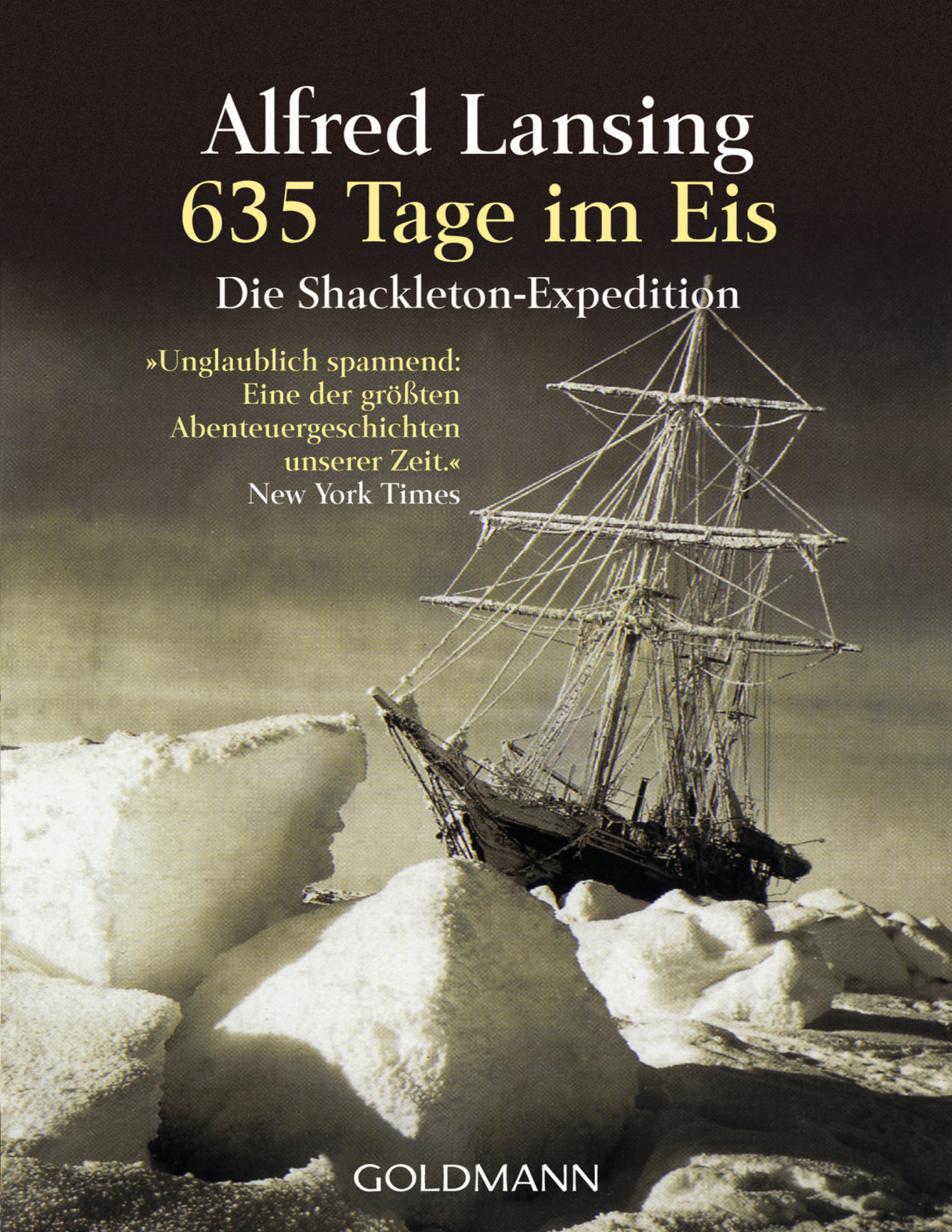
Alfred Lansing

635 Tage im Eis

Die Shackleton-Expedition

»Unglaublich spannend:
Eine der größten
Abenteuergeschichten
unserer Zeit.«
New York Times



GOLDMANN

Alfred Lansing

635 Tage im Eis

Die Shackleton-Expedition

Aus dem Amerikanischen
von Franca Fritz, Heinrich Koop
und Kristian Lutze

GOLDMANN

Buch

Angetrieben von der Lust am Abenteuer und dem Gedanken an Ruhm, bricht Sir Ernest Shackleton im Sommer 1914 von Großbritannien auf, um als erster die Antarktis zu durchqueren. Doch früher als erwartet, noch bevor der ehrgeizige Plan in Angriff genommen werden kann, gerät die »Endurance« auf ihrem Kurs gen Süden ins Packeis. Das Expeditionsschiff wird vom Mahlstrom der tonnenschweren Eismassen zerquetscht und sinkt. Die Mannschaft rettet sich mit drei kleinen Beibooten und einem Teil der Ausrüstung auf eine Eisscholle. Zwischen den Schiffbrüchigen und dem Meer liegt nicht mehr als eine meterdicke Eisschicht. Monatelang treiben die 28 Männer auf dem zusehends schrumpfenden Eisfloß durch das von Stürmen gepeitschte Polarmeer. Das Land, das sie nach zähem Kampf gegen Kälte, Hunger und Hoffnungslosigkeit schließlich erreichen, ist eine Insel fernab jeglicher Zivilisation. Shackleton weiß, ohne fremde Hilfe haben sie keine Überlebenschance. Gemeinsam mit fünf Mitgliedern der Crew unternimmt er daher eine waghalsige Fahrt im offenen Boot zu einer mehr als 1200 Kilometer entfernt liegenden Walfangstation. In einem atemberauben den Wettlauf mit der Zeit gelingt ihm dank unvergleichlicher Ausdauer und Beharrlichkeit eine der spektakulärsten Rettungsaktionen der frühen Polarforschung.

Autor

Alfred Lansing startete nach seinem Dienst bei der US-Marine Ende der fünfziger Jahre seine Karriere als Journalist. Seine mitreißend lebendige Schilderung der dramatischen Ereignisse von 1914–1916 basert auf Tagebuchaufzeichnungen, Briefen, Zeitungsberichten und Interviews mit Überlebenden der »Endurance«-Crew.

Die Originalausgabe erschien 1986
unter dem Titel »Endurance–Shackleton's Incredible Voyage«
bei Carroll & Graf Publishers, New York.

Sämtliche Fotos einschließlich der Coverabbildung
wurden mit freundlicher Genehmigung
der Royal Geographical Society Picture Library in London
reproduziert.

Der Inhalt dieses E-Books ist urheberrechtlich geschützt und enthält technische Sicherungsmaßnahmen gegen unbefugte Nutzung. Die Entfernung dieser Sicherung sowie die Nutzung durch unbefugte Verarbeitung, Vervielfältigung, Verbreitung oder öffentliche Zugänglichmachung, insbesondere in elektronischer Form, ist untersagt und kann straf- und zivilrechtliche Sanktionen nach sich ziehen.

Der Verlag weist ausdrücklich darauf hin, dass im Text enthaltene externe Links vom Verlag nur bis zum Zeitpunkt der Buchveröffentlichung eingesehen werden konnten. Auf spätere Veränderungen hat der Verlag keinerlei Einfluss. Eine Haftung des Verlags ist daher ausgeschlossen.

6. Auflage
Vollständige Taschenbuchausgabe September 2000
Wilhelm Goldmann Verlag, München, in der
Verlagsgruppe Random House GmbH
Copyright © der Originalausgabe 1959 by Alfred Lansing
Copyright © der deutschsprachigen Ausgabe 1999
by Wilhelm Goldmann Verlag, München,
in der Verlagsgruppe Random House GmbH
Umschlaggestaltung: Design Team München
Karte: Ditta Ahmadi & Peter Palm
Litho: Lorenz & Zeller, Inning a. A.
KF · Herstellung: Str
eISBN 978-3-641-21105-9
V001

www.goldmann-verlag.de
www.randomhouse.de

In Würdigung dessen,
was Menschen das Unmögliche
vollbringen läßt

Inhaltsverzeichnis

Buch und Autor
Copyright
Widmung
Mitglieder der Imperial Trans-Antarctic Expedition
Vorwort
I. TEIL
- Kapitel 1
- Kapitel 2
- Kapitel 3
- Kapitel 4
- Kapitel 5
- Kapitel 6
- Kapitel 7
- Kapitel 8

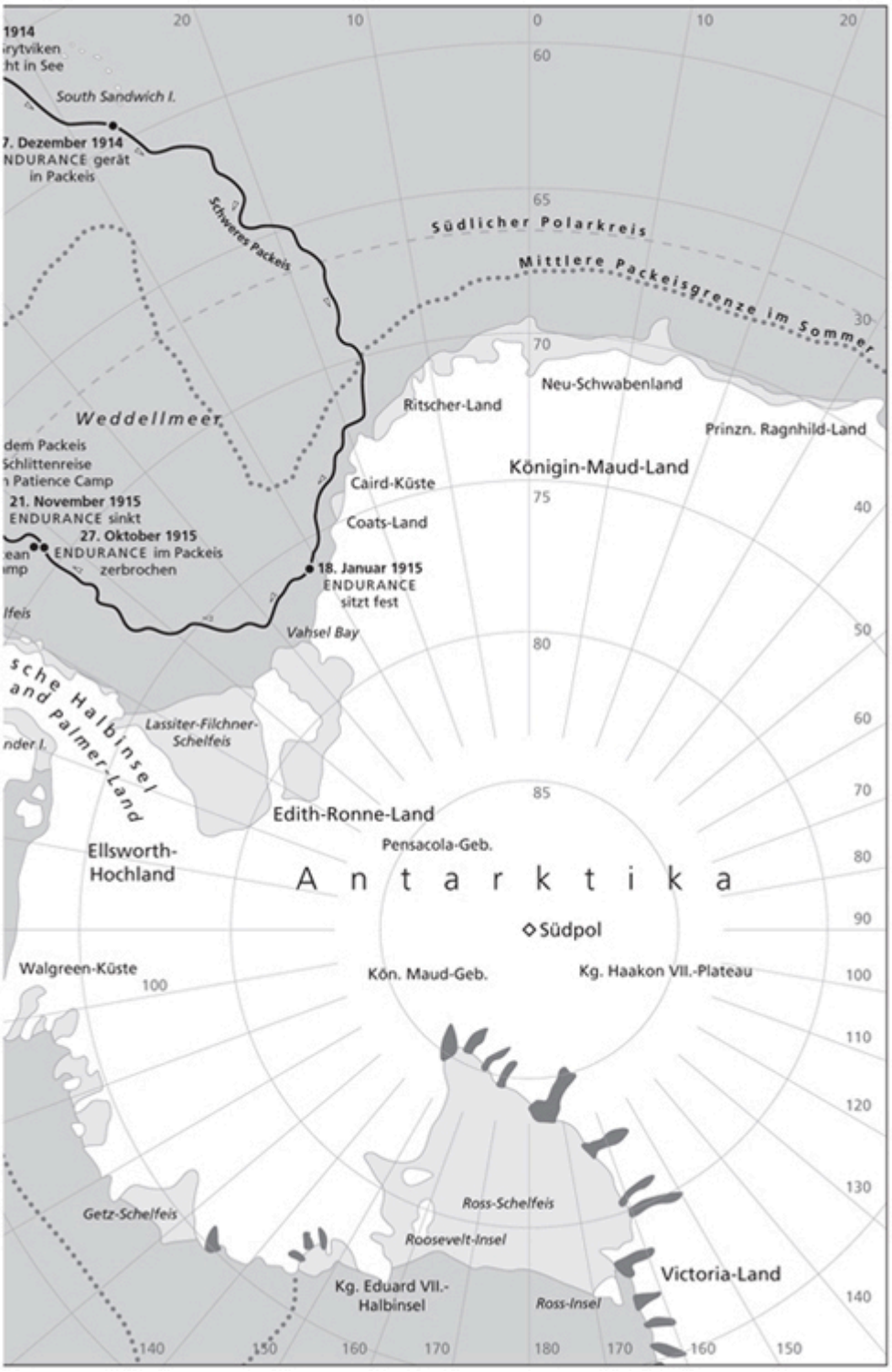
II. TEIL
- Kapitel 1
- Kapitel 2
- Kapitel 3
- Kapitel 4
- Kapitel 5
- Kapitel 6

III. TEIL
- Kapitel 1
- Kapitel 2
- Kapitel 3
- Kapitel 4
- Kapitel 5
- Kapitel 6

IV. TEIL
- Kapitel 1
- Kapitel 2

Kapitel 3
Kapitel 4
Kapitel 5
V. TEIL
Kapitel 1
Kapitel 2
Kapitel 3
Kapitel 4
Kapitel 5
Kapitel 6
VI. TEIL
Kapitel 1
Kapitel 2
Kapitel 3
Kapitel 4
Kapitel 5
Kapitel 6
VII. TEIL
Kapitel 1
Kapitel 2
Kapitel 3
Epilog
Danksagung

Atlantischer Ozean
Pazifischer Ozean
ARGENTINIEN
CHILE
Feuerland
Kap Hoorn
Falkland I.
Ostfalkland
Westfalkland
20. Mai 1916
Walfangstation Stromness
10. Mai 1916
Landung in König-Haakon-Bucht
5. Dezember
Walfangstation G
ENDURANCE
Südgeorgien
24. April bis
10. Mai 1916
Fahrt mit Beiboot
JAMES CAIRD
9. April 1916
Beiboote werden zu Wasser gelassen
15. April 1916
Landung auf Elephant I.
Clarence I.
Elephant I.
Laurie I.
South Orkney I.
Drift mit
zum
Hope Bay
Joinville I.
Paulet I.
Ross I.
Snow Hill I.
Robertson I.
King George I.
Deception I.
Livingstone I.
South Shetlands
Brabant I.
Antwerpen I.
Larsen-Schel
Antark
Graham
Alexa
Charcot I.
Mittlere Packeisgrenze im Winter
50
40
30
60
70
80
90
100
110
120
0 200 400 600 km
0 100 200 300 400 500 mi


1914
rytviken
ht in See
South Sandwich I.
7. Dezember 1914
NDURANCE gerät
in Packeis
Schweres Packeis
Südlicher Polarkreis
Mittlere Packeisgrenze im Sommer
Weddellmeer
dem Packeis
Schlittenreise
Patience Camp
21. November 1915
ENDURANCE sinkt
27. Oktober 1915
ENDURANCE im Packeis
zerbrochen
18. Januar 1915
ENDURANCE
sitzt fest
Vahsel Bay
Ritscher-Land
Neu-Schwabenland
Prinzn. Ragnhild-Land
Königin-Maud-Land
Caird-Küste
Coats-Land
Lassiter-Filchner-
Schelfeis
Edith-Ronne-Land
Pensacola-Geb.
Ellsworth-
Hochland
A n t a r k t i k a
Südpol
Walgreen-Küste
Kön. Maud-Geb.
Kg. Haakon VII.-Plateau
Getz-Schelfeis
Ross-Schelfeis
Roosevelt-Insel
Kg. Eduard VII.-
Halbinsel
Victoria-Land
Ross-Insel
20
10
0
10
20
60
65
70
75
80
85
90
30
40
50
60
70
80
100
110
120
130
140
140
150
160
170
180
170
160
150

Mitglieder der Imperial Trans-Antarctic Expedition

Sir Ernest Shackleton	Leiter
Frank Wild	Stellvertreter
Frank Worsley	Kapitän
Lionel Greenstreet	Erster Offizier
Hubert T. Hudson	
Thomas Crean	
Alfred Cheetham	
Louis Rickenson	
A. J. Kerr	
Dr. Alexander H. Macklin	
Dr. James A. McIlroy	
James M. Wordie	
Leonard D. A. Hussey	
Reginald W. James	
Robert S. Clark	
James Francis (Frank) Hurley	
George E. Marston	
Thomas H. Orde-Lees	
Harry McNeish	
Charles J. Green	
Walter How	
William Bakewell	
Timothy McCarthy	
Thomas McLeod	
John Vincent	
Ernest Holness	
William Stevenson	
Perce Blackboro	

Navigationsoffizier
Zweiter Offizier
Dritter Offizier
Erster Maschinist
Zweiter Maschinist
Schiffsarzt
Schiffsarzt
Geologe
Meteorologe
Physiker
Biologe
Offizieller Photograph
Offizieller Künstler
Ingenieur (später Proviant-meister)
Schiffszimmermann
Koch
Vollmatrose
Vollmatrose
Vollmatrose
Vollmatrose
Vollmatrose
Heizer
Heizer
Blinder Passagier
(später Steward)

Vorwort

Die folgende Geschichte ist wahr.

Ich habe peinlichst versucht, die Ereignisse genauso darzustellen, wie sie sich abgespielt haben, und die Reaktionen der Männer, die sie durchlebt haben, so präzise wie möglich festzuhalten.

Zu diesem Zweck ist mir eine Fülle von Material großzügig zugänglich gemacht worden, vor allem die sorgfältigst angelegten Tagebücher von praktisch jedem Mitglied der Expedition, das ein solches geführt hat. In Anbetracht der Umstände, unter denen diese Tagebücher geführt wurden, sind sie erstaunlich gründlich. Sie enthalten weit mehr Informationen, als in diesem Buch verwendet werden konnten.

Diese Bordbücher sind eine seltsame Sammlung von Dokumenten, verschmiert vom Rauch des Tranöls, zerknittert, mit Wasser vollgesogen und wieder getrocknet. Einige wurden in Hauptbücher, wie sie Buchhalter benutzen, mit entsprechend großer Handschrift geschrieben, andere mit winzigen Lettern in kleine Kladden. In allen Fällen jedoch wurde die ursprüngliche Wortwahl, Orthographie und Zeichensetzung bewahrt.

Fast alle noch lebenden Mitglieder der Expedition haben mir nicht nur ihre Tagebücher zur Verfügung gestellt, sondern mir auch stunden-, manchmal sogar tagelang mit einer zuvorkommenden Hilfsbereitschaft Fragen beantwortet, für die meine hochachtungsvolle Dankbarkeit kaum eine angemessene Gegenleistung darstellt. Und mit gleich geduldiger Bereitwilligkeit sind diese Männer auch in unzähligen Briefen auf die vielfältigen Fragen eingegangen, die sich im Laufe der Arbeit an diesem Buch ergeben haben.

So haben die meisten Überlebenden dieses staunenerregenden Abenteuers sich zusammen mit mir mit großer Liebenswürdigkeit und bemerkenswerter Objektivität darum bemüht, auf den folgenden Seiten ein so wahrheitsgetreues Bild der Ereignisse nachzuzeichnen, wie wir es gemeinsam vermochten. Auf diese Zusammenarbeit bin ich sehr stolz.

Trotzdem tragen die Männer keinerlei Verantwortung für das Folgende. Wenn sich Ungenauigkeiten oder Fehlinterpretationen in die Geschichte

eingeschlichen haben sollten, sind es meine eigenen, die in keiner Weise den Männern zuzuschreiben sind, die an dieser Expedition teilgenommen haben.

Die Namen derjenigen, die dieses Buch möglich gemacht haben, sind am Ende des Buches aufgeführt.

A. L.

I. TEIL

Kapitel 1

Der Befehl, das Schiff zu verlassen, erging um 17 Uhr. Doch die meisten der Männer hätten keinen Befehl gebraucht, weil jeder das Schiff längst verloren wußte und es an der Zeit war, die Rettungsversuche einzustellen. Niemand zeigte Furcht oder auch nur Besorgnis. Drei Tage lang hatten sie ununterbrochen gekämpft, und sie hatten verloren. Sie nahmen ihre Niederlage beinahe apathisch hin. Sie waren schlicht zu müde, um sich Sorgen zu machen.

Frank Wild, Shackletons Stellvertreter, kämpfte sich über das verbogene Deck zum Mannschaftsquartier vor, wo zwei Matrosen, Walter How und William Bakewell, in den unteren Kojen lagen. Beide waren nahe an der Erschöpfung, nachdem sie drei Tage lang an den Pumpen gestanden hatten; trotzdem war wegen der Geräusche, die das Schiff von sich gab, an Schlaf nicht zu denken.

Es wurde zermalmt. Nicht auf einen Schlag, sondern langsam, Stück für Stück. Die Kraft von zehn Millionen Tonnen Eis drückte gegen die Bordwände. Und es schrie im Todeskampf. Spant und Beplankung, die größtenteils mehr als einen Fuß dicken Balken – sie ächzten unter dem stetig zunehmenden mörderischen Druck. Und wo die Planken die Anspannung nicht mehr aushielten, brachen sie mit einem Knall wie von Artilleriefeuer. Die meisten Balken des Vorderdecks waren schon im Laufe des Tages geborsten, so daß das Deck nach oben geschoben wurde und sich je nach Zu- oder Abnahme des Drucks langsam auf und ab bewegte.

Wild steckte seinen Kopf in die Mannschaftskajüten und sagte leise: »Sie ist am Ende, Männer. Ich denke, es ist Zeit, von Bord zu gehen.« How und Bakewell erhoben sich aus ihren Kojen, nahmen zwei Kissenbezüge, in die sie ihre persönliche Ausrüstung gepackt hatten, und folgten Wild zurück an Deck.

Als nächstes stieg Wild in den winzigen Maschinenraum des Schiffes. Kerr, Zweiter Maschinist, stand am Fuß der Leiter, neben ihm Rickenson, der Erste Maschinist. Sie waren fast zweiundsiebzig Stunden unter Deck gewesen, um den Dampfdruck in den Kesseln zu halten, damit die Pumpen

im Maschinenraum arbeiten konnten. Obwohl sie in dieser Zeit die Bewegung des Eises nicht wirklich hatten beobachten können, waren ihnen die Auswirkungen auf das Schiff nur allzu spürbar gegenwärtig. Auch wenn die Schiffsseiten fast überall zwei Fuß dick waren, bogen sie sich hier und da bis zu zwanzig Zentimetern nach innen. Gleichzeitig wurden die stählernen Bodenplanken kreischend zusammengepreßt, bis ihre Kanten gegeneinander stießen, nach oben gedrückt wurden und sich mit einem metallischen Knall übereinanderschoben.

Wild hielt sich nicht lange auf. »Befeuerung einstellen«, sagte er. »Sie ist am Ende.« Kerr wirkte erleichtert.

Wild wandte sich nach achtern zum Stevenrohr, wo McNeish, der alte Schiffszimmermann, und McLeod, ein Matrose, mit Deckenfetzen einen Kofferdamm kalfaterten, den McNeish am Vortag gebaut hatte, um das Eindringen des Wassers an der Stelle zu dämmen, wo Ruder und Achtersteven durch das Eis herausgerissen worden waren. Doch inzwischen stand das Wasser schon fast bis zu den Bodenplatten und floß schneller nach, als man es durch den Kofferdamm aufhalten oder abpumpen konnte. Jedesmal wenn der Druck einen Moment lang nachließ, hörte man das Geräusch von fließendem Wasser, das in den Frachtraum strömte.

Wild machte den beiden Männern ein Zeichen aufzugeben, bevor er über die Leiter aufs Hauptdeck stieg.

Clark, Hussey, James und Wordie hatten an den Pumpen gestanden, jedoch aus eigenem Entschluß aufgegeben, als sie die Nutzlosigkeit ihres Unterfangens erkannt hatten. Jetzt saßen sie auf Vorratskisten oder auf dem Deck und lehnten sich an das Schanzkleid. In ihren Gesichtern spiegelten sich die unsagbaren Strapazen der vergangenen drei Tage an den Pumpen.

Weiter vorne hatten die Schlittenführer ein großes Stück Segeltuch an der Backbordreling befestigt und eine Art Rutsche auf das Eis neben dem Schiff gebaut. Sie holten die neunundvierzig Huskies aus ihrem Zwinger und ließen sie nacheinander hinunter in die Arme auf dem Eis wartender Männer gleiten. Normalerweise hätte jede derartige Aktivität die Hunde vor Aufregung verrückt werden lassen, doch auch sie schienen zu spüren, daß etwas sehr Außergewöhnliches vonstatten ging. Weder brach ein Kampf unter ihnen aus noch versuchte auch nur ein einziger Hund auszubrechen.

Vielleicht lag es an der Haltung der Männer. Sie arbeiteten mit besonnener Eile und wechselten kaum ein Wort miteinander. Sie zeigten

jedoch auch keinerlei Anzeichen von Panik. Bis auf die Bewegung des Eises und die Geräusche aus dem Schiff war die Szenerie tatsächlich relativ ruhig. Es war zweiundzwanzig Grad unter Null, ein leichter Südwind wehte. Der dämmrige Himmel war klar.

Doch irgendwo weit entfernt im Süden wehte ein Sturm in ihre Richtung. Obwohl er ihre Position wahrscheinlich erst in frühestens drei Tagen erreichen würde, ließ sich sein Nahen an der Bewegung des Eises erkennen, das sich erstreckte, soweit das Auge blickte, und noch Hunderte von Meilen darüber hinaus. So gewaltig und dick war das Packeis, daß der entfernte Druck des Windes die Eisschollen bereits zusammendrückte, obwohl der Sturm sie noch lange nicht erreicht hatte.

Die gesamte Eisoberfläche war ein Chaos aus Bewegung. Sie sah wie ein riesiges Puzzle aus, dessen Teile sich in die Unendlichkeit erstreckten und von einer unsichtbaren, aber unwiderstehlichen Macht übereinandergeschoben und zermalmt wurden. Der Eindruck titanenhafter Kraft wurde durch die Bedachtsamkeit der Bewegungen noch verstärkt. Wo zwei dicke Schollen aneinanderstießen, schlugen und knirschten ihre Kanten für eine Weile gegeneinander. Wenn dann keine von beiden ein Zeichen des Nachgebens gab, hoben sie sich langsam und oft auch zitternd, getrieben von der unnachgiebigen Kraft hinter ihnen. Manchmal verharrten sie unvermittelt, als die unsichtbare Kraft, die das Eis bewegte, rätselhafterweise das Interesse zu verlieren schien. Häufiger jedoch schoben sich die oft mehr als drei Meter dicken Schollen weiter nach oben und richteten sich auf, bis eine oder beide brachen, hinabstürzten und sich zu einem Druckgrat auftürmten.

Man hörte die Bewegung des Packeises – die Grundgeräusche, das Ächzen und Jammern der Schollen, begleitet von einem gelegentlichen dumpfen Aufprall, wenn ein schwerer Block in sich zusammenbrach. Doch darüber hinaus schien das Packeis über ein schier grenzenloses Repertoire an Geräuschen zu verfügen, von denen viele in nichts an Eismassen unter Druck erinnerten. Manchmal hörte man einen Lärm wie von einem riesigen Zug mit quietschenden Achsen, der unter großem Geklapper und Gepolter umherrangiert wurde. Gleichzeitig blies eine gigantische Schiffspfeife, begleitet von krähenden Hähnen, dem Dröhnen einer entfernten Brandung, dem leisen Brummen eines Motors in weiter Ferne und den klagenden Schreien einer alten Frau. In den seltenen Ruhephasen, wenn die Bewegung

des Packeises für eine Weile nachließ, trieben gedämpfte Trommelwirbel durch die Luft.

In diesem Universum aus Eis waren die Bewegung und der Druck nirgendwo intensiver als bei den Schollen, die das Schiff attackierten. Auch hätte seine Position nicht ungünstiger sein können. Eine Scholle war fest gegen den Bug auf der Steuerbordseite geklemmt, eine weitere drückte weiter achtern gegen dieselbe Seite, eine dritte preßte von Backbord gegen den Rumpf, so daß das Eis drohte, den Rumpf mittschiffs zu zerbrechen. Mehrmals neigte sich das ganze Schiff nach Steuerbord.

Weiter vorn, wo sich die schlimmste Angriffswelle konzentrierte, wurde das Schiff vom Eis überschwemmt. Es schichtete sich höher und höher gegen den Bug, während der Rumpf jede neue Welle abwehrte, bis die Brocken sich über das Schanzkleid türmten, auf Deck krachten und das Schiff noch tiefer drückten, so daß es den gegen seine Flanken pressenden Schollen noch schutzloser ausgeliefert war.

Das Schiff reagierte auf jede neue Druckwelle anders. Manchmal zitterte es nur kurz wie ein Mensch, der von einer stechenden Schmerzattacke erfaßt wurde. Dann wieder würgte es in einer Reihe zuckender Stöße, begleitet von Schmerzensschreien, wobei die drei Masten heftig vor und zurück federten, so daß die Takelage sich spannte wie die Saiten einer Harfe. Doch als am quälendsten empfanden die Männer die Momente, in denen das Schiff wie eine riesenhafte Kreatur würgend nach Luft zu ringen schien, während seine Flanken unter dem erstickenden Druck bebten.

Es bäumte sich auf wie ein gewaltiges Untier im Todeskampf, ein Anblick, der die Männer mehr als alle anderen Eindrücke aus jenen letzten Stunden entsetzte.

Bis 19 Uhr waren alle wesentlichen Ausrüstungsgegenstände auf das Eis herabgelassen worden, auf einer großen festen Scholle auf der Steuerbordseite hatte man ein Behelfslager errichtet. Die Rettungsboote waren schon am Vorabend abgelassen worden. Als sie über die Reling auf das Eis stiegen, empfanden die meisten Männer eine ungeheure Erleichterung, das dem Untergang geweihte Schiff zu verlassen, und wohl kaum einer unter ihnen wäre freiwillig an Bord zurückgekehrt.

Trotzdem wurden einige Unglückliche zurückbeordert, um diverse Gegenstände zu bergen. Einer von ihnen war Alexander Macklin, ein untersetzter junger Schiffsarzt, der auch Führer eines Hundeschlitten-

Gespanns war. Er hatte seine Hunde gerade unweit des Lagers angebunden, als er den Befehl erhielt, zusammen mit Wild an Bord zurückzukehren, um Holz aus dem vorderen Laderaum des Schiffes zu holen.

Die beiden Männer waren gerade aufgebrochen und hatten das Schiff fast erreicht, als sich beim Lager ein großes Geschrei erhob. Die Scholle, auf der die Zelte aufgeschlagen worden waren, brach. Wild und Macklin eilten zurück. Die Hunde wurden angespannt und Zelte, Vorräte, Schlitten und die komplette Ausrüstung eilig auf eine andere, knapp hundert Meter entfernte Scholle verlegt.

Als der Umzug erledigt war, schien das Schiff kurz vor dem endgültigen Untergang, so daß die beiden Männer sich beeilten, an Bord zu kommen. Sie bahnten sich einen Weg zwischen den Eisblöcken, die sich auf dem Vordeck türmten, und öffneten eine Luke, die in die Vorpiek hinunterführte. Die Leiter war aus ihrer Verankerung gerissen worden und zur Seite gefallen, so daß sie sich in die Dunkelheit hinabhangeln mußten.

Der Lärm im Innern war unbeschreiblich. Das halbleere Schott verstärkte jeden brechenden Bolzen und jede berstende Planke wie ein riesiger Resonanzkasten. Die beiden Männer standen nur wenige Schritte von den Bordwänden entfernt und konnten hören, wie das Eis von außen dagegendrückte.

Sie warteten, bis sich ihre Augen an das Halbdunkel gewöhnt hatten. Was sie dann sahen, war schrecklich. Die aufrecht stehenden Stützen gaben nach, die Querbalken über ihnen drohten jeden Moment einzubrechen, als ob das Schiff in einen riesigen Schraubstock gespannt worden wäre, der langsam zugedreht wurde, bis es dem Druck nicht mehr standhalten konnte.

Das Holz, das sie bergen sollten, war in den stockfinsteren Nischen der seitlichen Spantfächer im Schiffsbug verstaut, so daß sie durch ein querschiffs verlaufendes Schott kriechen mußten. Sie sahen, daß das Schott sich ausdehnte, als würde es augenblicklich platzen und das gesamte Vordeck zum Einsturz bringen.

Macklin zögerte einen Moment. Wild spürte seine Angst und rief ihm über den Lärm des Schiffes hinweg zu, daß er bleiben solle, wo er war. Dann stürzte er sich in die Öffnung und begann ein paar Minuten später Macklin die Bretter anzureichen.

Die beiden Männer arbeiteten in fieberhafter Eile, doch ihr Tun schien kein Ende zu nehmen. Macklin war sich sicher, daß sie das letzte Brett nie

rechtzeitig von Bord befördern würden. Doch schließlich tauchte Wilds Kopf wieder in der Öffnung auf. Sie hievten das Holz an Deck, wo sie lange wortlos stehen blieben und das kostbare Gefühl der Sicherheit genossen. Später vertraute Macklin seinem Tagebuch an: »Ich glaube nicht, daß ich je in meinem Leben ein derartig widerwärtiges Gefühl der Angst erlebt habe wie im Laderaum dieses berstenden Schiffes.«

Eine Stunde nachdem der letzte Mann von Bord war, durchbrach das Eis die Bordwände. Zuerst wurden sie von scharfen Speerspitzen durchbohrt, die klaffende Wunden rissen, durch die ganze Eisblöcke und Schollenstücke eindrangen. Vom Mittschiff an vorwärts wurde alles von den Eismassen begraben. Die gesamte Steuerbordseite des Deckhauses war mit solcher Wucht eingedrückt worden, daß einige leere, auf Deck gelagerte Benzintonnen durch die Wand des Deckhauses bis halb auf die andere Seite des Schiffes geschoben worden waren und das große gerahmte Bild, das an der Wand gehangen hatte, vor sich her getragen hatten, wobei das Glas aus irgendeinem Grund heil geblieben war.

Nachdem das Lager eingerichtet war, kehrten einige Männer zurück, um das Wrack zu betrachten, das ihr Schiff gewesen war. Doch es waren nicht viele. Die meisten drängten sich in ihren Zelten, durchgefroren, müde und fürs erste gleichgültig, was ihr weiteres Schicksal anging.

Doch es gab einen Mann, der das allgemeine Gefühl der Erleichterung darüber, das Schiff verlassen zu haben, nicht teilte – zumindest im tieferen Sinne nicht. Er war ein stämmiger Mann mit einem breiten Gesicht und einer kräftigen Nase, der mit einem leichten irischen Akzent sprach. Bei der Räumung des Schiffes hatte er sich mehr oder weniger abseits gehalten, während Ausrüstung, Hunde und Mannschaft von Bord geschafft worden waren.

Sein Name war Sir Ernest Shackleton, und die siebenundzwanzig Männer, die unter seinen Augen so ruhmlos ihr angeschlagenes Schiff verlassen hatten, waren die Mitglieder seiner Imperial Trans-Antarctic Expedition.

Es war der 27. Oktober 1915. Der Name des Schiffes lautete *Endurance*. Ihre Position betrug 69° 5’ Süd, 51° 30’ West – tief im eisigen Ödland des tückischen Weddellmeeres in der Antarktis, ziemlich genau auf halber Strecke zwischen dem Südpol und dem nächsten bekannten Außenposten der Zivilisation, gut 1200 Meilen entfernt.

Nur wenige Menschen haben je eine Verantwortung getragen wie Shackleton in jenem Augenblick. Und auch wenn er sich zweifelsohne bewußt war, daß ihre Situation verzweifelt war, so kann er doch unmöglich die ihnen noch auferlegten physischen und emotionalen Strapazen und Torturen vorhergesehen haben.

Sie waren praktisch allein in den gefrorenen Meeren der Antarktis. Vor fast einem Jahr hatten sie zum letzten Mal mit der Zivilisation Kontakt gehabt. Niemand in der Außenwelt wußte, daß sie in Schwierigkeiten steckten, geschweige denn, wo sie waren. Sie hatten keine Funkgeräte, mit denen sie mögliche Retter herbeirufen konnten, und es ist zweifelhaft, ob irgendwelche Rettungsmannschaften zu ihnen vorgedrungen wären, wenn sie ein SOS hätten senden können. Im Jahr 1915 gab es keine Helikopter, Amphibienfahrzeuge, Motorschlitten oder für einen derartigen Einsatz geeignete Flugzeuge.

Ihre Notlage war also von unverhüllter, erschreckender Simplizität. Wenn sie überleben wollten, mußten sie es aus eigener Kraft schaffen.

Shackleton schätzte, daß das Schelfeis vor dem Palmer-Land – dem nächsten bekannten Landfall – etwa 182 Meilen westsüdwestlich lag. Das 210 Meilen entfernte Festland wurde jedoch weder von Menschen noch von Tieren bewohnt und bot keinerlei Aussicht auf Beistand oder Rettung.

Der nächste bekannte Ort, wo sie möglicherweise zumindest Nahrung und Schutz finden konnten, war die winzige Paulet-Insel. Sie hatte einen Durchmesser von weniger als eineinhalb Meilen und lag 346 Meilen nordwestlich jenseits des schwankenden Packeises. Dort hatte 1903, vor zwölf Jahren, die Mannschaft eines schwedischen Schiffes den Winter verbracht, nachdem ihr Schiff, die *Antarctic*, vom Eis des Weddellmeeres zermalmt worden war. Das Schiff, das die Männer schließlich gerettet hatte, hatte für mögliche spätere Schiffbrüchige einen Teil seiner Vorräte auf der Paulet-Insel deponiert. Es war eine Ironie des Schicksals, daß es Shackleton persönlich gewesen war, der damals mit dem Kauf jener Vorräte beauftragt worden war, die er jetzt, ein Dutzend Jahre später, selbst brauchen sollte.

Kapitel 2

Shackletons Befehl, das Schiff zu verlassen, war einerseits das Signal zu einem der größten antarktischen Abenteuer überhaupt, andererseits besiegelte er das Schicksal einer der ehrgeizigsten Expeditionen in die Südpolarregion.

Das Ziel der Imperial Trans-Antarctic Expedition war, wie der Name besagt, die Überlanddurchquerung des antarktischen Kontinents, und zwar von Westen nach Osten.

Die Tatsache, daß die Durchquerung nach Shackletons Scheitern volle dreiundvierzig Jahre lang unversucht blieb, beweist die Kühnheit des Unterfangens. Erst 1957/58 brachte Dr. Vivian E. Fuchs die Commonwealth-Trans-Antarctic-Expedition, eine unabhängige Unternehmung anläßlich des Internationalen Geophysikalischen Jahres, auf den Weg. Und obwohl seine Mannschaft mit geheizten Kettenfahrzeugen und Funkgeräten mit großer Reichweite ausgestattet war und von Aufklärungsflugzeugen und Schlittenhunden-Gespannen begleitet wurde, riet man Fuchs dringend aufzugeben. Erst nach einer qualvollen Reise von fast vier Monaten gelang ihm die Vollendung dessen, wozu Shackleton 1915 aufgebrochen war.

Es war Shackletons dritte Expedition in die Antarktis. Erstmals war er 1901 als Mitglied der National Arctic Expedition im Südpolargebiet unter Führung des berühmten englischen Polarforschers Robert F. Scott unterwegs, die bis 82° 15’ südlicher Breite vordrang, 745 Meilen vom Südpol entfernt – der bis dahin weiteste Vorstoß auf dem Kontinent.

1907 führte Shackleton dann selbst die erste Expedition an, deren erklärtes Ziel der Südpol war. Mit drei Begleitern hatte er sich bis auf siebenundneunzig Meilen an sein Ziel herangekämpft, als die knappen Nahrungsmittelvorräte ihn zwangen, aufzugeben und umzukehren. Die Rückreise war ein verzweifeltes Rennen gegen den Tod, doch die Truppe schaffte es schließlich, und Shackleton kehrte als Held des Empire nach England zurück. Er wurde gefeiert, wohin er auch kam, vom König geadelt und von jedem größeren Land der Erde ausgezeichnet.

Er schrieb ein Buch und ging auf eine Vortragsreise, die ihn in alle Regionen der britischen Inseln, die Vereinigten Staaten, nach Kanada und durch weite Teile Europas führte. Doch noch vor ihrem Ende war er in Gedanken wieder in die Antarktis zurückgekehrt.

Er war siebenundneunzig Meilen vom Pol entfernt gewesen und wußte besser als jeder andere, daß es nur eine Frage der Zeit war, bis einmal eine Expedition das Ziel erreichen würde, das ihm versagt geblieben war. Schon im März 1911 schrieb er von seiner Lesereise aus Berlin an seine Frau: »Ich habe das Gefühl, daß eine weitere Expedition nicht viel bedeutet, es sei denn, sie durchquerte den Kontinent.«

In der Zwischenzeit hatte eine amerikanische Expedition unter Robert E. Peary 1909 den Nordpol erreicht. Dann lieferte sich Scott auf seiner zweiten Expedition im Winter 1911/12 mit dem Norweger Roald Amundsen ein Rennen zum Südpol – und wurde um etwas mehr als einen Monat geschlagen. Es war eine enttäuschende Niederlage, die für sich genommen vielleicht als kleineres Unglück betrachtet worden wäre, wenn Scott und seine drei Begleiter auf dem Rückweg zu ihrem Lager, geschwächt von Skorbut, nicht den Tod gefunden hätten.

Als die Nachricht von Scotts Leistung und den tragischen Umständen seines Todes England erreichte, trauerte die ganze Nation. Das Gefühl des Verlustes wurde verstärkt durch die Tatsache, daß die Briten, deren Verzeichnis von Erforschungsleistungen unter den Nationen der Erde wohl unerreicht war, von Norwegen auf einen demütigenden zweiten Platz verwiesen worden waren.

Derweil hatten Shackletons Pläne für eine eigene transantarktische Expedition rasch konkrete Formen angenommen. In einer frühen Broschüre, mit der Sponsoren geworben werden sollten, betonte er vor allem die Frage des Prestiges, die er zum wichtigsten Argument für eine derartige Unternehmung machte. Er schrieb:

»Rein gefühlsmäßig ist es die größte noch zu unternehmende Polarfahrt, bedeutender als die Reise zum Pol und zurück. Meiner Ansicht nach ist es die Aufgabe der britischen Nation, dieses Ziel zu erreichen, denn wir sind nicht nur bei der Eroberung des Nordpols, sondern auch bei der Erstbezwingung des Südpols geschlagen worden. Die größte und spektakulärste Reise ist aber noch zu unternehmen – die Durchquerung des Kontinents.«

Shackletons Plan sah vor, mit einem Schiff ins Weddellmeer zu segeln und unweit der Vahsel Bay bei etwa 78° Süd, 36° West sechs Männer mit Schlitten und siebzig Hunden an Land abzusetzen. Mehr oder weniger gleichzeitig sollte ein zweites Schiff den McMurdo-Sund im Rossmeer anlaufen, der auf der anderen Seite des Kontinents ziemlich genau gegenüber der Basis im Weddellmeer lag. Die Mannschaft im Rossmeer sollte von ihrem Ausgangspunkt bis fast an den Pol eine Reihe von Proviantlagern anlegen, während die erste Mannschaft vom Weddellmeer aus unter Benutzung ihrer eigenen Vorräte mit Schlitten Kurs auf den Pol nahm. Vom Pol aus sollten sie bis an den Rand des gewaltigen Beardmore-Gletschers vordringen, wo sie ihren Proviant in dem südlichsten von der Rossmeer-Mannschaft angelegten Lager auffüllen sollten. Die weiteren Depots sollten dann die Versorgung bis zur Ankunft in dem Lager am McMurdo-Sund sichern.

So zumindest sah der Plan auf dem Papier aus, und er war typisch für Shackleton – durchdacht, kühn und elegant. Er hatte nicht die geringsten Zweifel, daß die Expedition ihr Ziel erreichen würde.

In einigen Kreisen wurde die gesamte Unternehmung als »zu verwegen« kritisiert, was sie vielleicht auch war. Doch wäre sie nicht verwegen gewesen, wäre sie nicht nach Shackletons Geschmack gewesen. Er war schließlich vor allem ein Forschungsreisender der klassischen Sorte – absolut selbstsicher, romantisch und auch ein klein wenig vollmundig.

Er war vierzig Jahre alt, von mittlerer Größe mit einem dicken Hals und breiten, schweren, leicht herabhängenden Schultern und dunkelbraunem, in der Mitte gescheiteltem Haar. Er hatte einen breiten, sinnlichen und ausdrucksvollen Mund, der sich ebensogut zu einem herzlichen Lachen öffnen wie zu einem dünnen Strich zusammenpressen konnte. Sein Kiefer war wie aus Eisen. Seine graublauen Augen konnten ähnlich seinem Mund schalkhaft aufblitzen oder sich zu einem stählernen, einschüchternden Blick verfinstern. Er hatte ein attraktives Gesicht, auch wenn er häufig eine grübelnde Mine aufsetzte – als ob er mit den Gedanken woanders wäre –, was ihn bisweilen recht düster aussehen ließ. Er hatte kleine Hände, aber einen festen und selbstbewußten Griff. Er sprach leise und ein wenig langsam in einem unbestimmbaren Bariton mit nur vagem Anklang an den Akzent seines Geburtsorts im irischen County Kildare.

Aber ob seine Mine fröhlich und heiter oder von Zorn verdüstert war, seine alles beherrschende Eigenschaft war seine Entschlossenheit und Zielstrebigkeit.

Zyniker mögen mit einigem Recht behaupten, daß Shackletons eigentliches Ziel schlicht die Mehrung des Ruhms von Ernest Shackleton war – und die finanzielle Belohnung, die dem Leiter einer Expedition dieses Ausmaßes zufallen würde. Zweifelsohne nahmen diese Motive in Shackletons Denken großen Raum ein. Er war sich der Bedeutung einer gesellschaftlichen Stellung und der wichtigen Rolle, die das Geld dabei spielte, nur allzu bewußt. Es war der dauerhafte (und unrealistische) Traum seines Lebens – zumindest oberflächlich –, einen Status ökonomischen Wohlstands zu erreichen, der ihn lebenslang absichern würde. Er sah sich selbst gern als einen Gentleman vom Lande, der die alltägliche Arbeitswelt hinter sich gelassen hatte und über die Zeit und den Reichtum verfügte, zu tun, was ihm beliebte.

Shackleton stammte aus einer bürgerlichen Familie, sein Vater war ein mittelmäßig erfolgreicher Arzt. Im Alter von sechzehn Jahren schloß er sich der britischen Handelsmarine an und stieg in der Hierarchie stetig auf, obwohl dieser stufenweise langsame Aufstieg seinem extravaganten Charakter zunehmend gegen den Strich ging.

Doch dann sollten zwei wichtige Ereignisse sein Leben nachhaltig verändern: die Expedition mit Scott im Jahr 1901 und seine Heirat mit der Tochter eines wohlhabenden Anwalts. Ersteres machte ihn mit der Antarktis bekannt, die seine Einbildungskraft fortan nicht mehr loslassen sollte. Zweiteres vergrößerte sein Verlangen nach Wohlstand. Er fühlte sich verpflichtet, seiner Frau ein Leben zu ermöglichen, wie sie es gewohnt war. Für Shackleton wurden die Antarktis und finanzielle Sicherheit fast zum Synonym. Er spürte, daß ein Erfolg dort – ein phantastisch wagemutiger Streich, eine kühne Tat, die die Phantasie der Welt fesseln würde – ihm das Tor zum Ruhm und damit auch zum Reichtum öffnen würde.

Auch zwischen seinen Expeditionen brütete er ständig über den finanziellen Geniestreich, der ihm unabhängigen Wohlstand sichern sollte. Es wäre unmöglich, hier alle Ideen aufzulisten, mit denen er endgültig reich werden wollte, doch es waren Pläne unter anderem für die Produktion von Zigarren, eine Taxiflotte, Bergbau in Bulgarien, eine Walfangfabrik und sogar Grabungen nach einem Schatz. Die meisten seiner Projekte blieben

unverwirklicht, und diejenigen, die doch in die Tat umgesetzt wurden, erwiesen sich meist als erfolglos.

Shackletons mangelnde Bereitschaft, sich den Erfordernissen des Alltags zu stellen, sowie seine unstillbare Begeisterung für unrealistische Unternehmungen nährten Vorwürfe, er wäre im Grunde unreif und verantwortungslos. Und das war er möglicherweise auch – gemessen an Allerweltsmaßstäben. Doch die großen Führer von historischem Rang – die Napoleons, Nelsons und Alexanders dieser Welt – haben selten irgendeiner gewöhnlichen Norm entsprochen, und vielleicht ist es ungerecht, sie nach konventionellen Kriterien zu beurteilen. Denn es gibt kaum einen Zweifel, daß Shackleton auf seine Weise eine außergewöhnliche Führungspersönlichkeit war.

Und die Antarktis bedeutete ihm durchaus mehr als ein weiterer kurzer Weg zu finanziellem Wohlstand. Er brauchte die Antarktis auf eine sehr konkrete Weise – etwas so Gewaltiges und Herausforderndes, daß es einen Prüfstein für sein enormes Ego und seine unstillbare Energie bot. In Alltagssituationen fand Shackletons enorme Fähigkeit zu Kühnheit und Wagemut kaum eine adäquate Aufgabe; er war wie ein Zugpferd, das man vor einen Kinderwagen gespannt hatte. Doch in der Antarktis wartete eine Aufgabe auf ihn, die seine ganze Kraft forderte.

Deshalb wirkte Shackleton zwar in zahlreichen Details des täglichen Lebens fehl am Platz oder sogar regelrecht hilflos, doch er hatte ein Talent – vielleicht sogar ein Genie –, das er mit nur einer Handvoll Männer in der Geschichte teilte – ursprüngliche Führungskraft. Er war, wie es einer seiner Männer formulierte, »der größte Führer, der je auf Gottes Erde gekommen ist«. Und bei all seinen Fehlern und Schwächen hatte er sich dieses Lob verdient:

»Für wissenschaftliche Leitung gebt mir Scott; für eine störungsfreie und schnelle Fahrt Amundsen; aber wenn ihr in eine hoffnungslose Lage geratet, aus der es scheinbar keinen Ausweg gibt, dann fallt auf die Knie und betet um Shackleton.«

Dies also war der Mann, der die Idee entwickelte, den antarktischen Kontinent zu durchqueren – und zwar zu Fuß.

Die beiden größten Einzelposten für die Expedition waren die Schiffe, die die beiden Mannschaften in die Antarktis bringen sollten. Shackleton kaufte

Sir Douglas Mawson, dem berühmten australischen Forscher, die *Aurora* ab, ein kräftig gebautes Schiff, wie es damals für die Seehundjagd benutzt wurde. Die *Aurora* hatte bereits zwei antarktische Expeditionen mitgemacht. Sie sollte die Mannschaft unter dem Kommando von Lieutenant Aeneas Mackintosh, der bei Shackletons Expedition von 1907–09 an Bord der *Nimrod* gedient hatte, ins Rossmeer bringen.

Shackleton selbst sollte die Mannschaft anführen, die vom Weddellmeer aus die eigentliche transantarktische Durchquerung in Angriff nehmen wollte. Um für diese Mannschaft ein Schiff zu erwerben, traf Shackleton eine Absprache mit Lars Christensen, dem norwegischen Wal-Magnaten, ein Schiff zu kaufen, das Christensen speziell für die Eisbärenjagd in der Arktis hatte bauen lassen. Derlei Jagdausflüge wurden bei den Wohlhabenden jener Zeit zusehends beliebter.

Christensens Partner in dem geplanten Unternehmen war der belgische Baron de Gerlache gewesen, der 1897 selbst eine Antarktis-Expedition angeführt hatte und deshalb viele hilfreiche Ideen zur Konstruktion des Schiffes beisteuern konnte. Doch während der Bauzeit geriet Gerlache in finanzielle Schwierigkeiten und mußte sich aus dem Projekt zurückziehen.

Deshalb war der unvermittelt partnerlose Christensen hocherfreut, als Shackleton ihm anbot, das Schiff zu kaufen. Der endgültige Verkaufspreis von 67.000 Dollar lag unter den tatsächlichen Kosten für den Bau des Schiffes, aber um die Pläne eines Entdeckers von Shackletons Rang zu unterstützen, war Christensen bereit, einen Verlust hinzunehmen.

Das Schiff war *Polaris* getauft worden. Doch nach dem Verkauf taufte Shackleton es in *Endurance* um, in Anlehnung an das Motto seiner Familie: *Fortitudine vincimus* – »Durch Ausdauer [engl. *endurance*] zum Sieg«.

Wie bei allen privaten Expeditionen bereitete die Finanzierung der Imperial Trans-Antarctic Expedition vielleicht das größte Kopfzerbrechen. Shackleton verbrachte zwei Jahre vorwiegend damit, finanzielle Unterstützung aufzutreiben. Um die Expedition als ernsthafte wissenschaftliche Unternehmung zu rechtfertigen, bedurfte es des Segens der Regierung und diverser wissenschaftlicher Gesellschaften. Und Shackleton, dessen Interesse an der Wissenschaft längst nicht so ausgeprägt war wie seine Abenteuerlust, bemühte sich nach Kräften, diesen Aspekt des Unternehmens herauszustellen, was in gewisser Weise geheuchelt war. Trotzdem sollte ein ausgebildetes Forscherteam die Expedition begleiten.

Doch trotz seines persönlichen Charmes und seiner Überzeugungskraft, die beträchtlich waren, mußte Shackleton immer wieder die Enttäuschung erleben, daß bereits versprochene Subventionen und Spenden ausblieben. Schließlich erhielt er von Sir James Caird, einem wohlhabenden schottischen Jutefabrikanten, rund 120.000 Dollar. Die Regierung bewilligte eine Summe von etwa 50.000 Dollar, und die Royal Geographical Society steuerte ein Geschenk von 5.000 Dollar bei, um ihre generelle, wenngleich keineswegs uneingeschränkte Zustimmung zu der Expedition zu signalisieren. Weniger imposante Summen kamen von Dudley Docker und Miss Janet Stancomb-Wills, dazu buchstäblich Hunderte von kleineren Spenden von Menschen auf der ganzen Welt.

Außerdem nahm Shackleton wie damals allgemein üblich gewissermaßen eine Hypothek auf die Expedition auf, indem er schon im voraus sämtliche Rechte an allen kommerziell verwertbaren Produkten verkaufte, die sich möglicherweise aus der Expedition ergaben. Shackleton versprach ein Buch über die Reise zu schreiben. Er verkaufte die Rechte an einem Film und Standphotographien, die gemacht werden sollten, und willigte ein, nach seiner Rückkehr auf eine lange Vortragsreise zu gehen, wobei all diese Abmachungen von einer grundlegenden Voraussetzung ausgingen – dem Überleben Shackletons.

Im Gegensatz zu den Schwierigkeiten bei der Suche nach finanzieller Unterstützung erwies sich die Rekrutierung von Freiwilligen für die Teilnahme an der Expedition als sehr einfach. Als Shackleton seine Pläne verkündete, wurde er von 5000 Bewerbungen (darunter auch drei junge Frauen) überflutet.

Diese Freiwilligen waren fast ausnahmslos vom Abenteuergeist beseelt, denn die angebotene Bezahlung war kaum mehr als ein symbolischer Lohn für die erwarteten Dienste. Sie reichte von 250 Dollar pro Jahr für einen Vollmatrosen bis zu 750 Dollar pro Jahr für die erfahrensten Wissenschaftler. Und selbst diese geringe Heuer sollte in vielen Fällen erst nach Ende der Expedition gezahlt werden. Shackleton war der Ansicht, daß das Privileg dabeizusein für sich genommen beinahe schon genug Entlohnung war, vor allem für die Wissenschaftler, für die die Unternehmung eine einzigartige Möglichkeit bot, in ihren jeweiligen Disziplinen zu forschen.

Shackleton baute seine Mannschaft um einen Kern aus bewährten Veteranen. Der Spitzenposten seines Stellvertreters ging an Frank Wild, einen sehr kleinen, aber kräftig gebauten Mann, dessen dünnes, mausgraues Haar nach und nach ganz ausfiel. Wild wirkte bedächtig und unbeschwert, verfügte jedoch über eine enorme Härte und Zähigkeit. Er war 1908/09 einer von Shackletons drei Begleitern bei dem Versuch gewesen, den Südpol zu erreichen, und Shackleton hegte großen Respekt und Sympathie für ihn. Die beiden Männer bildeten tatsächlich ein gutes Team. Wilds Loyalität gegenüber Shackleton stand außer Frage, und seine ruhige, leicht phantasielose Art bildete das perfekte Gegengewicht zu Shackletons häufig launischem und manchmal sogar aufbrausendem Wesen.

Die Stellung des Zweiten Offiziers an Bord der *Endurance* wurde Thomas Crean übertragen, einem hochgewachsenen, grobknochigen Iren, dessen lange Dienstzeit in der Royal Navy ihm absolute Disziplin beigebracht hatte. Crean hatte zusammen mit Shackleton an Scotts Expedition von 1901 teilgenommen und war auch in der Mannschaft der *Terra Nova* gewesen, die Scotts unselige Expeditionsgruppe von 1910–1913 in die Antarktis gebracht hatte. Wegen Creans Erfahrung und Stärke plante Shackleton, ihn zum Schlittenführer der sechsköpfigen Gruppe zu machen, die den Kontinent durchqueren sollte.

Rein äußerlich war Alfred Cheetham, der als dritter Offizier anheuerte, das vollkommene Gegenteil von Crean. Er war ein winziger Mann, sogar noch kleiner als Wild, mit einer bescheidenen, angenehmen Art. Shackleton nannte ihn immer »den Veteran der Antarktis«, weil er bereits an drei Expeditionen teilgenommen hatte, darunter an einer mit Shackleton und einer mit Scott.

Ähnlich erfahren war der zweiunddreißigjährige Künstler der Expedition, George Marston, ein rundlicher Mann mit jungenhaftem Gesicht, der auf Shackletons Treck von 1907–1909 herausragende Arbeit geleistet hatte. Im Gegensatz zu den meisten anderen war er verheiratet und hatte drei Kinder.

Der Kern aus Veteranen wurde vervollständigt durch Thomas McLeod, ebenfalls ein Mitglied der Expedition von 1907–09, der als Matrose auf der *Endurance* anheuerte.

Shackletons Methoden bei der Auswahl von neuen Mannschaftsmitgliedern mutet hingegen fast kapriziös an. Wenn ihm das Aussehen eines Mannes gefiel, war er akzeptiert. Wenn nicht, war die Sache

erledigt. Kein einziges dokumentiertes Bewerbungsgespräch, das Shackleton mit einem potentiellen Mitglied der Expedition geführt hat, dauerte viel länger als fünf Minuten.

Leonard Hussey, ein unverwüstlicher, feuriger kleiner Typ, wurde als Meteorologe engagiert, obwohl er zum damaligen Zeitpunkt praktisch keinerlei Qualifikationen für die Position vorzuweisen hatte. Shackleton fand einfach, daß Hussey »lustig aussah«, und die Tatsache, daß er gerade von einer Expedition aus dem glühend heißen Sudan heimgekehrt war (an der er als Anthropologe teilgenommen hatte), entsprach Shackletons Sinn fürs Launenhafte. Hussey belegte sofort einen Intensivkurs in Meteorologie und erwies sich später als überaus tüchtig.

Dr. Alexander Macklin, einer der beiden Schiffsärzte, erregte Shackletons Wohlgefallen, als er auf Shackletons Frage, warum er eine Brille trug, antwortete: »Viele weise Gesichter würden ohne Brille sehr dumm aussehen.« Und Reginald James wurde als Physiker eingestellt, nachdem Shackleton ihn nach dem Zustand seiner Zähne und danach gefragt hatte, ob er Krampfadern habe, gutmütig sei und singen könne. Die letzte Frage schien James zu verwundern.

»Oh, ich meine nicht wie Caruso«, beruhigte Shackleton ihn, »aber Sie können doch sicherlich ein bißchen mit den Jungs mitgrölen?«

Trotz der Spontaneität dieser Entscheidungen erwies sich Shackletons Intuition bei der Auswahl geeigneter Männer fast immer als richtig.

Der Beginn des Jahres 1914 verstrich mit dem Erwerb zahlloser Ausrüstungsgegenstände, Vorräte und nötigen Zubehörs. In den schneebedeckten Bergen Norwegens wurden Schlitten gebaut und getestet. Neuartige Verpflegung, die Skorbuterkrankungen vorbeugen sollte, wurde ebenso ausprobiert wie speziell entworfene Zelte.

Ende Juli 1914 war dann alles zusammengetragen, getestet und an Bord der *Endurance* verstaut worden. Am 1. August stach sie von den Londoner East India Docks in See.

Doch die tragischen politischen Ereignisse jener dramatischen Tage überschatteten nicht nur die Abfahrt der *Endurance*, sondern bedrohten sogar die gesamte Unternehmung. Am 28. Juni war Erzherzog Ferdinand ermordet worden, und genau einen Monat später erklärte Österreich-Ungarn Serbien den Krieg. Die Lunte glimmte. Während die *Endurance* in

der Themse-Mündung vor Anker lag, erklärte Deutschland Frankreich den Krieg.

Und just an demselben Tag, an dem George V. Shackleton den Union Jack überreichte, den er auf seine Expedition mitnehmen sollte, erklärte auch England Deutschland den Krieg. Shackleton steckte in einem tiefen Dilemma. Er war im Begriff zu einer Expedition aufzubrechen, von der er lange geträumt und für die er fast vier Jahre gearbeitet hatte. Riesige Summen an Geld, die zum Teil an konkrete zukünftige Verpflichtungen geknüpft waren, waren ausgegeben worden, zahllose Stunden waren in Planung und Vorbereitungen geflossen. Gleichzeitig empfand er es als seine Pflicht, seinen Beitrag im Krieg zu leisten.

Er diskutierte lange mit etlichen Beratern und vor allem mit seinen Hauptgeldgebern über sein weiteres Vorgehen. Schließlich kam er zu einer Entscheidung.

Er rief seine Mannschaft zusammen und bat sie um ihre Zustimmung zu einem Telegramm an die Admiralität, in dem er das Schicksal der gesamten Expedition in die Hände der Regierung legte. Sein Vorschlag wurde einstimmig angenommen, das Telegramm abgeschickt. Das Antworttelegramm bestand aus einem einzigen Wort: »Weitermachen!« Zwei Stunden später erhielten sie ein längeres Fernschreiben von Winston Churchill, damals Erster Lord der Admiralität [oder Marineminister], in dem er erklärte, daß die Regierung den Fortgang der Expedition wünsche.

Fünf Tage später nahm die *Endurance* von Plymouth aus Kurs auf Buenos Aires. Shackleton und Wild blieben zurück, um sich um letzte finanzielle Arrangements zu kümmern. Sie sollten später mit einem schnelleren Passagierschiff nachkommen und in Argentinien zu ihrer Mannschaft stoßen.

Die Fahrt über den Atlantik war so etwas wie eine Testfahrt. Für das Schiff war es nach der Fertigstellung in Norwegen ein Jahr zuvor die erste große Reise; und für viele an Bord war es die erste Erfahrung unter Segel.

Die *Endurance* war in jeder Hinsicht eine stattliche Erscheinung. Sie war eine Schonerbark – ein Dreimaster mit vollgetakeltem Fockmast und Schratsegel an Groß- und Besanmast wie ein Schoner. Sie wurde von einer kohlenbefeuerten 350-PS-Dampfmaschine angetrieben, die bei vollem Tempo bis zu 10,2 Knoten machen konnte. Sie maß im ganzen 144 Fuß, mit einer Breite von 25 Fuß, was nicht überdimensioniert, aber groß genug war.

Und obwohl ihr geschmeidiger schwarzer Rumpf von außen betrachtet aussah wie der jedes anderen Schiffes vergleichbarer Größe, war er es durchaus nicht.

Der Kiel war aus vier soliden übereinander gesetzten Eichenbalken zusammengefügt, die zusammen eine Dicke von gut zwei Metern hatten. Die Bootswände waren aus Eiche und norwegischer Bergtanne und zwischen fünfundvierzig und fünfundsiebzig Zentimeter dick. Um die Beplankung gegen das scheuernde Eis zu schützen, wurde sie von vorn bis achtern mit einem Mantel aus Kernholz verschalt, einem Holz, das schwerer ist als massives Eisen und nur mit Spezialwerkzeugen bearbeitet werden kann. Die Spanten waren mit 23,5 bis 28 Zentimetern nicht nur doppelt so dick wie bei gewöhnlichen Schiffen, es waren auch doppelt so viele.

Dem Bug, der frontal auf das Eis treffen würde, hatte man besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Jeder einzelne Balken war aus einem Eichenbaum geschnitten worden, der speziell danach ausgesucht worden war, daß sein natürlicher Wuchs der erforderlichen Krümmung entsprach. Zusammengesetzt hatten diese Balken eine Dicke von 1,30 Meter.

Doch die Konstruktion der *Endurance* bestach nicht nur durch ihre Robustheit. Das Schiff wurde von der Framnaes-Werft in Sandefjord, Norwegen, gebaut, einem berühmten Schiffbauer für Wal- und Seehundjäger in der Arktis und Antarktis. Als die Konstrukteure sich an den Bau der *Endurance* machten, ahnten sie bereits, daß dieses Schiff vielleicht das letzte seiner Art sein würde – was es auch tatsächlich werden sollte –, und so wurde es zu einem Lieblingsprojekt der Werft.[1]

Entworfen wurde das Schiff von Aanderud Larsen, der bei sämtlichen Fugen und Beschlägen auf Kreuzverstrebungen achtete, um maximale Belastbarkeit zu erreichen. Der Bau des Schiffes wurde sorgfältig überwacht von Christian Jacobsen, einem renommierten Schiffbauer, der darauf bestand, nur Männer zu beschäftigen, die nicht nur erfahren in ihrem Beruf waren, sondern auch selbst auf Wal- oder Seehundfängern zur See gefahren waren. So widmeten die Männer sich mit der Gründlichkeit stolzer Eigentümer jedem Detail der *Endurance*. Jeder Balken und jede Planke wurde mit großer Sorgfalt einzeln ausgesucht und mit möglichst geringer Passungstoleranz eingefügt. Beim Setzen der Masten legten die

abergläubischen Schiffsbauer unter alle drei die traditionelle Kupferkrone, um sie vor Mastbruch zu schützen.

Als die *Endurance* am 17. Dezember 1912 vom Stapel lief, war sie das stabilste Holzschiff, das je in Norwegen und vermutlich auch sonstwo gebaut worden war – vielleicht mit Ausnahme der *Fram*, des Schiffes, mit dem Fridtjof Nansen und später Amundsen gefahren waren.

Es gab jedoch einen entscheidenden Unterschied zwischen den beiden Schiffen. Die *Fram* hatte einen vergleichsweise kugeligen Rumpf, so daß sie bei Eispressungen nach oben und damit aus der Drucklinie geschoben wurde. Da die *Endurance* jedoch in relativ lockerem Packeis operieren sollte, war sie so konstruiert, daß sie sich zumindest nicht sehr weit aus der Drucklinie bewegen konnte, und war deshalb wie viele konventionelle Schiffe ziemlich geradseitig.

Doch auf der Fahrt von London nach Buenos Aires war der Rumpf für die meisten an Bord immer noch zu abgerundet. Mindestens die Hälfte der Wissenschaftler wurde seekrank, und der schneidige junge Lionel Greenstreet, der freimütige Erste Offizier, der über eine lange Erfahrung mit Segelschiffen verfügte, meinte, die *Endurance* benähme sich »höchst widerwärtig«.

Die Fahrt über den Atlantik dauerte mehr als zwei Monate, in denen die *Endurance* unter dem Kommando von Frank Worsley stand, einem Neuseeländer, der seit seinem sechzehnten Lebensjahr zur See fuhr.

Mittlerweile war Worsley zweiundvierzig, obwohl er deutlich jünger aussah. Er war ein Mann von etwas weniger als mittlerer Größe mit einer breiten Brust, einem rauhen, aber hübschen Gesicht, in dem fortwährend ein listiger Ausdruck lauerte, so daß es ihm, selbst wenn er es wollte, schwerfiel, ernst auszu sehen.

Er war ein sensibler, phantasievoller Mensch, und die Geschichte, die er über seine Rekrutierung verbreitete, war unabhängig von ihrem Wahrheitsgehalt typisch für ihn. Er erzählte, er wäre in London an Land gegangen und hätte in einem Hotel gewohnt, als er eines Nachts einen Traum hatte, in dem die Burlington Street im schicken West End der Stadt von dicken Eisblöcken bedeckt war, durch die er ein Schiff zu steuern hatte.

Daraufhin eilte er gleich am nächsten Morgen in die Burlington Street und entdeckte an einer Tür ein Namensschild mit der Aufschrift »Imperial

Trans-Antarctic Expedition«. (Das Büro der Expedition lag tatsächlich in der New Burlington Street Nr. 4.)

Im Haus traf er Shackleton, und die beiden Männer fühlten sich sofort zueinander hingezogen, so daß Worsley kaum erwähnen mußte, daß er sich der Expedition anschließen wollte.

»Sie sind engagiert«, erklärte Shackleton ihm nach einem kurzen Gespräch. »Kehren Sie auf Ihr Schiff zurück, bis ich Ihnen telegraphiere. Ich werde Sie so bald wie möglich über alle Details in Kenntnis setzen. Guten Morgen.«

Mit diesen Worten schüttelte er Worsleys Hand, und das Bewerbungsgespräch, wenn es ein solches gewesen war, war beendet.

So war Worsley als Kapitän der *Endurance* angeheuert worden und damit verantwortlich für den Betrieb des Schiffes unter dem Oberkommando von Shackleton, dem Leiter der gesamten Expedition.

Vom Charakter her waren sich Shackleton und Worsley nicht unähnlich. Beide waren dynamische, phantasievolle und romantische Männer, denen der Sinn nach Abenteuern stand. Doch während Shackletons Wesen ihn stets dazu trieb, die Führerrolle einzunehmen, hatte Worsley keinerlei Ambitionen dazu. Er war im Grunde ein unbeschwerter Typ, der zu impulsivem Enthusiasmus neigte. Die Bürde der Führerschaft, die ihm auf der Fahrt über den Atlantik zufiel, lastete eher schwer auf seinen Schultern. Er empfand es als seine Pflicht, die Rolle des Kommandanten zu spielen, in der er sich als bedauerliche Fehlbesetzung sah. Seine Neigung, Launen nachzugeben, trat eines Sonntagmorgens während eines Gottesdienstes zutage. Nach einigen angemessen ehrfurchtsvollen Gebeten verfiel er auf die Idee, ein paar Hymnen anzustimmen – er unterbrach die Liturgie durch lautes Händeklatschen und fragte ungestüm: »Wo ist die verdammte Kapelle?«

Als die *Endurance* am 9. Oktober 1914 Buenos Aires erreichte, hatte Worsleys Mangel an Disziplin die Moral an Bord auf einen beklagenswerten Zustand absinken lassen. Doch dann trafen zum Glück Shackleton und Wild aus London ein, die die Ordnung mit fester Hand wiederherstellten.

Der Koch, der seine Arbeit auf der Überfahrt eher gleichgültig und desinteressiert geleistet hatte, kehrte betrunken an Bord zurück und wurde sofort ausbezahlt. Erstaunlicherweise bewarben sich sofort zwanzig Männer auf die frei gewordene Stelle. Der Job ging an einen gewissen Charles J.

Green, einen Mann mit piepsiger Stimme, der ein vollkommen anderer Typ und gewissenhaft bis zur Sturheit war.

Später gerieten zwei Matrosen nach einer stürmischen Nacht an Land mit Greenstreet aneinander und wurden ebenfalls entlassen. Man beschloß, daß es ausreichen würde, sie durch nur einen neuen Mann zu ersetzen. Die Wahl fiel auf William Bakewell, einen sechsundzwanzig Jahre alten Kanadier, der sein Schiff im nahe gelegenen Montevideo in Uruguay verloren hatte. Er kam zusammen mit einem stämmigen achtzehnjährigen Schiffskamerad, Perce Blackboro, der, solange die *Endurance* in Buenos Aires vor Anker lag, als vorübergehende Küchenhilfe eingestellt wurde.

Derweil war Frank Hurley, der offizielle Photograph, aus Australien eingetroffen. Er hatte an Sir Douglas Mawsons letzter Expedition in der Antarktis teilgenommen. Shackleton engagierte ihn ausschließlich aufgrund seines Rufes, den er sich durch seine Arbeit dort erworben hatte.

Schließlich gingen auch die letzten offiziellen Mitglieder der Expedition an Bord – neunundsechzig Schlittenhunde, die in Kanada gekauft und nach Buenos Aires verschifft worden waren. Sie wurden in Zwingern gehalten, die mittschiffs auf dem Hauptdeck gebaut worden waren.

Am 26. Oktober um 10.30 Uhr stach die *Endurance* von Buenos Aires aus in See und nahm Kurs auf ihren letzten Hafen auf der einsamen Insel Südgeorgien an der Südspitze Südamerikas. Sie segelte durch die immer breiter werdende Mündung des Platte River und setzte am nächsten Morgen ihren Lotsen auf dem Feuerschiff bei Recalada ab. Bei Sonnenuntergang war das Festland außer Sichtweite.

Kapitel 3

Endlich waren sie wirklich unterwegs, und Shackleton war enorm erleichtert. Die langen Jahre der Vorbereitung waren vorüber … das Betteln, die Heuchelei, das Herausschinden von Mitteln, alles war erledigt. Das Segeln allein hatte ihn über die Welt der Rückschläge, Enttäuschungen und Geistlosigkeiten hinausgetragen. Und binnen weniger Stunden war das Leben von einer hochkomplexen Vielfalt mit tausend kleinen Problemen zu kargster Schlichtheit reduziert, in der es nur eine einzige wirkliche Aufgabe zu bewältigen galt – das Ziel zu erreichen.

An jenem Abend faßte Shackleton seine Gefühle in seinem Tagebuch zusammen: »… jetzt kommt die eigentliche Arbeit … es wird ein guter Kampf werden.«

Unter einigen Männern im Vordeck herrschte indes eher wachsende Spannung als Erleichterung. Die Mannschaftsliste umfaßte einschließlich Shackletons siebenundzwanzig Namen. In Wahrheit jedoch waren achtundzwanzig Mann an Bord. Bakewell, der Matrose, der sich der *Endurance* in Buenos Aires angeschlossen hatte, hatte mit Walter How und Thomas McLeod heimlich verabredet, seinen Kumpel Perce Blackboro auf das Schiff zu schmuggeln. Während die *Endurance* in den stärkeren Seegang des offenen Meeres geriet, kauerte Blackboro hinter dem Ölzeug in Bakewells Spind. Zum Glück gab es an Deck alles mögliche zu tun, so daß die meisten Vordeckmatrosen anderswo beschäftigt waren und Bakewell hin und wieder unter Deck schleichen konnte, um Blackboro einen Bissen oder einen Schluck Wasser zu bringen.

Früh am nächsten Morgen entschieden die drei Verschwörer, daß ihre Zeit gekommen war; das Schiff war zu weit vom Land entfernt, um noch umzukehren. Blackboro, der sich inzwischen immer beengter fühlte, wurde also in den Spind verlegt, der Ernest Holness zugeteilt war, einem Heizer, dessen Wachdienst in Kürze enden würde. Holness kam, öffnete seinen Spind, sah zwei Füße unter seinem Ölzeug hervorragen und lief zurück zum Quarterdeck, wo Wild Wachdienst hatte. Holness berichtete ihm von seiner

Entdeckung, und Wild kam sofort mit. Blackboro wurde aus dem Spind gezerrt und zu Shackleton gebracht.

Es gab nur wenige Männer, die bedrohlicher wirken konnten als Ernest Shackleton, wenn er wütend war, und nun stand er mit seinen schweren hängenden Schultern dem jungen blinden Passagier aus Wales frontal gegenüber und schalt gnadenlos auf ihn ein. Blackboro war zu Tode erschrocken. Bakewell, How und McLeod, die hilflos dabeistanden, hatten nie etwas Vergleichbares erlebt. Doch dann brach Shackleton seine Tirade unvermittelt ab und trat dicht vor Blackboro. »Am Ende«, donnerte er, »wenn uns die Vorräte ausgehen und jemand geschlachtet werden muß, wirst du der erste sein. Verstanden?«

Langsam schlich sich ein Lächeln in Blackboros rundes jungenhaftes Gesicht, und er nickte. Shackleton wandte sich an Worsley und schlug vor, Blackboro als Gehilfen und Steward für Green einzuteilen.

Am 5. November 1914 traf die *Endurance* in der Walfangstation Grytviken auf Südgeorgien ein, wo deprimierende Nachrichten warteten. Die Eisbedingungen im Weddellmeer, ohnehin nie gut, waren die schlimmsten in der Erinnerung der norwegischen Walfänger, die in der Region unterwegs waren. Etliche sagten voraus, daß ein Durchkommen unmöglich sein würde, einige versuchten sogar, Shackleton zu überreden, die Expedition bis zur nächsten warmen Jahreszeit zu verschieben. Shackleton entschied, eine Weile in Südgeorgien zu bleiben und darauf zu hoffen, daß sich die Lage bessern würde.

Die Walfänger zeigten sich besonders interessiert an der Expedition, weil sie aus erster Hand wußten, welche Probleme Shackleton in den antarktischen Meeren erwarteten. Außerdem war die Ankunft der *Endurance* ein Ereignis auf Südgeorgien; normalerweise bot sich an diesem südlichsten Vorposten der Zivilisation nur wenig Ablenkung. Es gab eine Reihe von Parties an Bord, wofür sich die Walfänger mit Einladungen an Land revanchierten.

Die meisten Mannschaftsmitglieder wurden im Haus von Fridtjof Jacobsen bewirtet, dem Leiter der Walfangstation Grytviken. Shackleton reiste sogar ins fünfzehn Meilen entfernte Stromness, wo er Gast von Anton Andersen war, der die dortige Fabrik außerhalb der Saison leitete.

Während Shackleton in Stromness war, kehrte auch der eigentliche Leiter der Fabrik, Thoralf Sørlle, von seinem Urlaub in Norwegen zurück. Sørlle

war ein kräftig gebauter Mann von achtunddreißig Jahren mit dunklen Augen und einem schneidigen Schnauzbart. In seinen Tagen auf See war er vielleicht der beste Harpunier der norwegischen Walfangflotte gewesen, und sein Wissen über polare Navigation war immens. Im folgenden Monat konnte sich Shackleton unter Rückgriff auf die Erfahrung von Sørlle und den anderen Walfänger-Kapitänen ein Gesamtbild von den Eisbewegungen im Weddellmeer machen. Am Ende hatte er folgendes erfahren:

Das Weddellmeer war so gut wie rund und wurde von drei Landmassen begrenzt: vom antarktischen Kontinent selbst, von der Antarktischen Halbinsel und von den Südsandwich-Inseln. Deshalb wurde ein Großteil des Eises, das sich im Weddellmeer bildete, von den umgebenden Landmassen daran gehindert, in den Ozean zu treiben, wo es möglicherweise geschmolzen wäre. Gemessen an antarktischen Maßstäben wehten nur leichte Winde, die die Eismassen nicht nur nicht forttreiben konnten, sondern auch das ganze Jahr hindurch, selbst im Sommer, neue Eisbildung erlaubten. Schließlich trieb eine starke Strömung das Eis im Uhrzeigersinn in einem riesigen Halbkreis vor sich her, so daß es sich vor allem an der Antarktischen Halbinsel am westlichen Rand des Meeres zu dichten Packeisschichten auftürmte.

Doch Shackletons Ziel war die Vahsel Bay, die ziemlich genau an der gegenüberliegenden Küste lag, so daß Grund zu der Hoffnung bestand, daß die herrschenden Winde und Strömungen das Eis von diesem speziellen Küstenabschnitt wegtreiben würden. Mit Glück konnten sie hinter den Eismassen an der Leeküste entlang segeln.

Shackleton beschloß, sich am nordöstlichen Rand des Weddellmeeres mit seinem tückischen Packeis entlangzutasten und darauf zu hoffen, unweit der Vahsel Bay auf eine eisfreie Küste zu stoßen.

In der Hoffnung, daß das Vorratsschiff der Walfangstation mit der letzten Post von zu Hause noch vor ihrem endgültigen Aufbruch eintreffen würde, warteten sie bis zum 4. Dezember. Doch das Schiff kam nicht, so daß die *Endurance* am 5. Dezember 1914 um 8.45 Uhr die Anker lichtete und langsam aus der Cumberland Bay auslief. Als sie Barff Point passiert hatte, ertönte das Kommando »Segel hissen!« Besan-, Groß- und Vorsegel, dann Topp- und Oberbramsegel wurden vor den frischen Nordwestwind gesetzt. Eine rauhe, betäubende Mischung aus Nieselregen, Schneeregen und Schnee trieb über die bleigraue See. Shackleton befahl Worsley, einen östlichen Kurs

auf die Südsandwich-Inseln anzulegen. Zwei Stunden nachdem die *Endurance* abgesegelt war, traf das Vorratsschiff mit ihrer Post an Bord ein.

Die *Endurance* segelte an der Küste Südgeorgiens entlang und fuhr vor einer hohen See im Rücken. Das Schiff selbst bot einen erschreckenden Anblick. Vorn waren neunundsechzig zänkische Schlittenhunde angebunden, mittschiffs waren etliche Tonnen Kohle auf Deck aufgehäuft, und in der Rigg hing eine TonneWalfleisch, das als Hundefutter benutzt werden sollte, von dem permanent Blut aufs Deck tropfte, was die Hunde in der Hoffnung auf einen Happen Fleisch in konstanter Raserei hielt.

Das erste gesichtete Land war die Saunders-Insel aus der Gruppe der Südsandwich-Inseln, und am 7. Dezember um 18 Uhr fuhr die *Endurance* zwischen der Insel und dem Candlemas-Vulkan hindurch. Dort traf sie auch zum ersten Mal auf ihren Feind.

Es war nur eine kleinere Fläche dünnen Strömungseises, den das Schiff problemlos bewältigte. Doch zwei Stunden später trafen sie auf einen schweren, etliche Fuß dicken und eine halbe Meile breiten Streifen Packeis. Auf der anderen Seite konnte man eisfreies Wasser ausmachen, doch bei dem herrschenden schweren Seegang wäre es extrem gefährlich gewesen, durch das Packeis zu stoßen.

Also tasteten sie sich mehr als zwölf Stunden lang an seiner Kante entlang, bis sie schließlich um 9 Uhr auf eine scheinbar sichere Durchfahrt stießen, die sie mit gedrosselten Maschinen in Angriff nahmen. Mehrere Male kollidierte die *Endurance* frontal mit dicken Eisschollen, doch es entstand kein Schaden.

Wie die meisten anderen an Bord hatte auch Worsley noch nie zuvor polares Packeis gesehen und war sehr beeindruckt, vor allem von den gewagten Ausweichmanövern vor großen Schollen.

Sie passierten eine Reihe gigantischer Eisberge, einige bis zu einer Quadratmeile groß, die einen majestätischen Anblick boten. Sie trieben auf den Wogen des Meeres, Wellen brachen sich an ihren Klippen und spritzten hoch wie Brandung an einem Kliff. Die See hatte in viele Berge gewaltige Eishöhlen gegraben, und jede sich brechende Welle hallte mit gewaltigem Dröhnen in den eisblauen Höhlenkammern wider. Gleichzeitig hörte man das rauhe rhythmische Klatschen der hohen Dünung gegen das geschmeidig wogende Packeis.

Zwei Tage lang segelten sie in östlicher Richtung am Rand des Packeises entlang, bis sie schließlich am 11. Dezember um Mitternacht südlichen Kurs Richtung Vahsel Bay einschlagen konnten.

Fast zwei Wochen lang wand sich die *Endurance* durch das Packeis und kam dabei doch nur schrittweise vorwärts. Manchmal konnte sie sich kaum durch die Eismassen kämpfen, oft mußte sie ihre Fahrt ganz einstellen und beidrehen, bis das Eis sich gelockert hatte.

Auf offener See schaffte sie ohne Segelkraft zehn bis elf Knoten und hätte leicht zweihundert Meilen pro Tag zurücklegen können. Doch bis 24. Dezember um Mitternacht betrug ihre durchschnittliche Tagesleistung weniger als dreißig Meilen.

Vor dem Aufbruch in Südgeorgien hatte Shackleton geschätzt, daß sie vor Ende Dezember an Land gehen würden. Doch nun hatten sie nicht einmal den südlichen Polarkreis überquert, obwohl der Sommer laut Kalender bereits begonnen hatte. Es war vierundzwanzig Stunden am Tag hell; nur gegen Mitternacht verschwand die Sonne kurz, und es herrschte eine überlange strahlende Dämmerung. In dieser Zeit verwandelte »Eisregen«, in der Luft gefrorene Feuchtigkeit, die auf die Erde fiel, die Szenerie in eine geradezu märchenhafte Landschaft. Millionen zarter Kristalle, oft dünn und nadelförmig, rieselten in glitzernder Schönheit vom dämmrigen Himmel.

Und obwohl das Packeis sich in alle Richtungen in endloser Ödnis zu erstrecken schien, wimmelte es von Leben. Finnwale, Buckelwale und riesige Blauwale, einige mehr als dreißig Meter lang, tauchten in den Wasserrinnen zwischen den Eisschollen auf und tollten umher. Auch Schwertwale stießen ihre häßlichen spitzen Schnauzen aus dem Eis, um nach Beute zu suchen, die sie unter Wasser reißen konnten. Am Himmel drehten große Albatrosse, Sturmvögel, Eissturmvögel und Seeschwalben ihre Kreise, bevor sie ins Wasser tauchten. Auf dem Eis selbst waren schlafende Weddellrobben und Krabbenfresser ein vertrauter Anblick.

Und natürlich gab es Pinguine. Förmliche, steifnackige Kaiserpinguine, die in würdevollem Schweigen die Vorbeifahrt des Schiffes beobachteten. Kleine Adelie-Pinguine, die dagegen überhaupt nichts Würdevolles hatten und so zutraulich waren, daß sie sich auf ihre Bäuche warfen und, sich mit den Füßen abstoßend, neben dem Schiff über das Eis schlidderten, wobei sie »Clark! Clark!« krächzten … vor allem, so wollte es scheinen, wenn Robert Clark, der hagere, schweigsame schottische Biologe am Steuer stand.

Trotz ihres enttäuschend langsamen Fortkommens wurde Weihnachten festlich begangen. Die Offiziersmesse wurde mit bunten Wimpeln geschmückt, und ein vorzügliches Dinner mit Suppe, Hering, Hasenpfeffer, Plumpudding, Süßigkeiten sowie Stout und Rum zum Herunterspülen wurden serviert. Anschließend gab es eine muntere Liedertafel, die Hussey mit einer selbstgebauten einsaitigen Violine begleitete. Bevor Greenstreet sich an jenem Abend zum Schlafen hinlegte, hielt er die Ereignisse des Tages in seinem Tagebuch fest. Der Eintrag schloß mit folgenden Worten:

»Hier ging ein weiterer Weihnachtstag zu Ende. Ich frage mich, wie und unter welchen Bedingungen wir das nächste Weihnachtsfest feiern werden. Temperatur – 1° [Celsius].«

Hätte er es ahnen können, er wäre entsetzt gewesen.

Doch der Neujahrstag des Jahres 1915 brachte auch einige Veränderungen im Packeis mit sich. Manchmal waren sie von allen Seiten von dichten zerklüfteten alten Eisschollen eingeklemmt, doch häufiger stießen sie auf noch junges brüchiges Eis, das ihre schnelle Weiterfahrt kaum bremsen konnte.

Am 9. Januar um 11.30 Uhr passierten sie einen Eisberg, der derart beeindruckend war, daß sie ihm einen Namen gaben: Rampart [=Schutzwall] Berg. Er ragte fünfzig Meter in die Luft, mehr als doppelt so hoch wie der Hauptmast der *Endurance*. Als sie in das indigoblaue Wasser blickten, konnten sie seine Ausläufer ausmachen, die sich gut zehn Meter tief unter dem Kiel des Schiffes erstreckten und nach Worsleys Schätzungen mehr als dreihundert Meter tief reichten, blauer und blauer, bis das Auge sie endgültig verlor. Und direkt hinter dem Eisberg war der dunkle, wogende eisfreie Ozean. Sie hatten das Packeis durchquert.

»Wir sind so glücklich wie Balboa, als er nach seinem Durchbruch durch den dschungelartigen Isthmus von Darien [Panama], den Pazifik erblickte«, sagte Worsley.

Sie legten einen südöstlichen Kurs an und fuhren einhundert Meilen in sorgenfreier Höchstgeschwindigkeit durch offene Gewässer, begleitet von Walen, die immer wieder auftauchten und ihre Fontänen in die Luft bliesen. Am 10. Januar um 17 Uhr sichteten sie eine Küste, die Shackleton zu Ehren des Hauptgeldgebers der Expedition Cairdland nannte. Um Mitternacht machten sie schon stramme Fahrt auf einem westlichen Kurs, knapp zweihundert Meter von ihnen entfernt schimmerte eine Kette von über

dreihundert Meter hohen Eisklippen in der Dämmerung, die die »Eisbarriere« genannt werden.

Die *Endurance* befand sich jetzt vierhundert Meilen nordöstlich der Vahsel Bay, und genau diesen Kurs ließ Shackleton anlegen. Fünf Tage lang segelten sie parallel zu der Eisbarriere und kamen bestens voran. Am 15. Januar waren sie nur noch zweihundert Meilen von der Vahsel Bay entfernt.

Am Sechzehnten um 8 Uhr morgens wurde vom Masttopp schweres Packeis gesichtet. Sie erreichten es um 8.30 Uhr und erkannten, daß das Packeis von einer Reihe riesiger Eisberge, die auf eine Untiefe gelaufen waren, eingeklemmt wurde. Sie tuchten die Segel auf und fuhren auf der Suche nach einer Lücke mit Maschinenkraft am Rande des Packeises entlang, ohne eine Durchfahrt zu entdecken. Gegen Mittag frischte der Wind aus ostnordöstlicher Richtung auf und hatte bis zum Nachmittag Sturmstärke erreicht. Um 20 Uhr erkannten sie, daß sie nicht wirklich vorwärts kamen und suchten in der Lee eines großen, gestrandeten Eisbergs Schutz.

Am 17. Januar tobte der Sturm weiter und nahm an Heftigkeit sogar noch zu. Obwohl der Himmel blau war, hingen dichte, vom Land über das Meer gewehte Schneewolken in der Luft. Die *Endurance* manövrierte vor und zurück, um im Schutz des Eisbergs zu bleiben.

Am 18. Januar gegen 6 Uhr ließ der stürmische Nordostwind ein wenig nach, so daß sie das Marssegel setzen und mit gedrosselten Maschinen in südlicher Richtung fahren konnten. Ein Großteil des Packeises war nach Südwesten abgetrieben worden, so daß nur noch ein kleines Stück übrig war, das von den gestrandeten Eisbergen eingeklemmt wurde. Um 15 Uhr hatten sie sich etwa zehn Meilen vorgekämpft, als sie erneut auf den Hauptblock des Packeises stießen, das sich von der Eisbarriere an der Küste nach Nordwesten erstreckte, soweit das Auge blickte. Direkt vor ihnen jedoch versprach ein dunkler Streifen am Himmel, ein sogenannter »Wasserhimmel«, einen breiten Streifen offenes Meer. Sie beschlossen, sich durch das Packeis zu kämpfen, in das die *Endurance* dann um 17 Uhr eindrang.

Unmittelbar darauf bemerkten sie, daß dieses Eis von einer anderen Beschaffenheit war als alles, was ihnen bis dahin begegnet war. Die Schollen waren dick, aber sehr weich und bestanden hauptsächlich aus Schnee. Sie trieben in einer trüben See aus breiigem Brucheis von zermalmten

Eisschollen und Schneeklumpen. Die Masse schloß sich um das Schiff wie ein Pudding.

Um 19 Uhr steuerte Greenstreet die *Endurance* auf ein Becken aus eisfreiem Wasser zwischen zwei großen Schollen zu, als das Schiff auf halber Strecke in den Eistrümmern steckenblieb und von einer weiteren Scholle von hinten eingeklemmt wurde. Selbst mit voller Kraft voraus brauchte sie zwei Stunden, um sich durchzukämpfen. Die folgende, scheinbar alltägliche Entscheidung wurde in Worsleys Logbuch festgehalten: »Deshalb bleiben wir eine Weile liegen, um zu sehen, ob das Packeis sich überhaupt öffnet, wenn der Nordostwind nachläßt.«

Aber es sollte sechs kalte, bewölkte Tage dauern, bis der stürmische Nordostwind am 24. Januar abflaute. Inzwischen war das Eis um die *Endurance* in alle Richtungen dicht gepackt, so weit das Auge blickte.

Worsley schrieb in sein Tagebuch: »Wir müssen uns in Geduld üben, bis ein Sturm aus südlichen Richtungen aufzieht oder das Eis sich aus freiem Willen öffnet.«

Doch es zog weder ein stürmischer Südwind auf, noch öffnete sich das Eis aus holdem Wohlwollen. Am 24. Januar um Mitternacht tat sich etwa fünfzig Meter vor dem Schiff ein fünf Meter breiter Spalt auf. Am späten Vormittag des nächsten Tages hatte er sich bereits auf eine Viertelmeile verbreitert. In dem Versuch, bis dorthin durchzubrechen, wurden alle Segel gesetzt und die Maschinen hochgefahren. Drei Stunden stemmte sich das Schiff mit all seiner Kraft gegen das Eis – und bewegte sich keinen Fuß weit voran.

Die *Endurance* war eingeschlossen oder, wie Orde-Lees, der Proviantmeister, es ausdrückte, »festgefroren wie eine Mandel mitten in einem Riegel Schokolade«.

Kapitel 4

Was sich ereignet hatte, war simpel genug. Der stürmische Nordwind hatte das gesamte Packeis des Weddellmeeres gegen die Küste gedrängt, und keine Macht der Erde konnte es wieder öffnen – mit Ausnahme eines weiteren Sturmes aus der entgegengesetzten Richtung. Doch statt stürmischer Südwinde wehte lediglich ein schwaches Lüftchen. Worsleys Tagebuch erzählt die Geschichte vom Warten auf einen Sturm, der nie kam. »Leichte SW-Brise« … »Mittlere östliche Brise« … »Leichte SW-Brise« … »Stille und ruhige Lüfte« … »Milde westliche Brise.«

Es war eine aberwitzige Laune der Natur: zunächst stramme nördliche Sturmwinde – und dann ruhige Kälte.

Nur sehr langsam dämmerte den Männern, daß die *Endurance* endgültig eingeschlossen war – es war eine Art schleichende Resignation, ein Alptraum, aus dem es kein Erwachen gab. Sorgenvoll hielten sie jeden Tag Ausschau, doch das Packeis blieb im wesentlichen unverändert.

Die Geschichte läßt sich wieder in den Tagebüchern nachlesen. Der mürrische alte Schiffszimmermann Chippy McNeish schrieb nach Abflauen des Sturmes vom 24. Januar:

»Sitzen noch immer fest & kein Anzeichen für eine Lücke. Der Druck ist weiterhin ein ernstes Problem & wenn wir nicht bald hier rauskommen, würde ich keine große Hoffnung darauf setzen, je von hier wegzukommen …«

Am Fünfundzwanzigsten: »Sitzen noch immer fest. Wir haben versucht, das Eis aufzuschneiden, um das Schiff freizubekommen, aber es war zwecklos …«

Am Sechsundzwanzigsten: »Sitzen noch immer fest. Ein Stück vor uns hat sich das Eis geöffnet, doch die Scholle, in der wir sitzen, ist fest wie eh und je …«

Am Siebenundzwanzigsten: »Sitzen noch immer fest. Wir haben einen weiteren Versuch unternommen, das Eis zu durchbrechen … aufgegeben.«

Am Achtundzwanzigsten: »Temperatur – 14°. Sehr kalt. Sitzen noch immer fest & kein Anzeichen für eine Veränderung.«

Am Neunundzwanzigsten: »Sitzen noch immer fest … keine Anzeichen für eine Veränderung.«

Am Dreißigsten: »Sitzen noch immer fest …«

Am Einunddreißigsten: »Sitzen noch immer fest …«

Trotzdem wurde der volle Wachdienst aufrechterhalten, und die Arbeiten an Bord gingen wie gewohnt weiter. Am 31. Januar unternahmen sie den ersten Versuch, ihr Funkgerät zu benutzen. Es war ein batteriebetriebenes Gerät, das nur elektrische Funken im Morse-Code empfangen konnte. Ursprünglich war es dazu gedacht gewesen, die Zeitsignale für die Chronometer und ein Nachrichtenprogramm zu empfangen, das am Ersten jeden Monats auf den nun 1650 Meilen entfernten Falklandinseln für sie abgesetzt wurde.

In Anbetracht dieser Entfernung zum Sender ließen Hubert Hudson, der Navigator, und Reginald James, der junge, von Forschergeist beseelte Physiker, nichts unversucht, um die Reichweite des Gerätes zu erhöhen. Sie befestigten zusätzliche sechzig Meter Draht an der Antenne und verlöteten alle Verbindungsstücke.

Am folgenden Morgen um 3.20 Uhr versammelte sich eine kleine Gruppe Männer um den Empfänger in der unteren Kajüte. Mehr als eine Stunde drehten sie an den Skalen herum, doch wie allgemein erwartet, hörten sie nichts als statisches Rauschen. Dem Funkgerät wurde überhaupt ein bemerkenswertes Desinteresse entgegengebracht, weil es nicht nur als eine neue, sondern zudem als eine unzuverlässige Erfindung galt. 1914 steckten Funkgeräte, zumindest was den Empfang über weite Entfernungen anging, noch in den Kinderschuhen. Niemand an Bord der *Endurance* erwartete viel davon, und man war weder überrascht noch enttäuscht, als diese Erwartung bestätigt wurde. Hätte das Funkgerät auch über einen Sender verfügt, mit dem sie ihre Notlage und Position hätten melden können, die Haltung der Mannschaft wäre wohl eine ganz andere gewesen.

Anfang Februar versuchte die Mannschaft noch zwei- oder dreimal das Eis zu durchbrechen, wenn sich in einiger Nähe Spalten im Eis auftaten, doch die Versuche scheiterten gänzlich. Dann öffnete sich am 14. Februar etwa eine Viertelmeile vor dem Schiff eine ausgezeichnete Fahrrinne. Eilig wurde Dampf aufgemacht, und alle Matrosen wurden mit Sägen, Meißeln, Pickeln und sonstigen Werkzeugen auf das Eis beordert, mit denen sich vielleicht ein Weg durch die Schollen schneiden ließ.

Die *Endurance* lag in einem Becken aus jungem Eis, das nur ein bis zwei Fuß dick war und nun systematisch abgesägt und verschoben wurde, um dem Schiff Raum zu geben, gegen die vor ihm liegenden Schollen zu rammen. Um 8.40 Uhr nahm die Mannschaft die Arbeit auf und arbeitete den ganzen Tag durch. Bis Mitternacht hatten sie einen knapp einhundertfünfzig Meter langen Kanal geschaffen.

Früh am nächsten Morgen nahmen die Männer ihre Bemühungen wieder auf und arbeiteten verzweifelt daran, die Wasserstraße zu erreichen, bevor sie sich vor ihren Augen wieder schloß. Das Schiff wurde so weit wie möglich nach achtern bewegt, um von dort mit voller Kraft gegen die Schollen zu rammen. Man hatte sogar einen V-förmigen Ausschnitt in das Eis gehackt, damit der Bug des Schiffes die Scholle besser aufbrechen konnte.

Wieder und wieder rammte das Schiff gegen das Eis, spülte eine Bugwelle über die Scholle, ruckelte, schwankte und glitt zurück. Jedesmal wurde ein weiteres Stück Scholle weggerissen. Die Mannschaft auf dem Eis schlang eilig Schlepptrossen um die zum Teil mehr als zwanzig Tonnen schweren Brocken, und die mit Volldampf rückwärts setzende *Endurance* zerrte sie für einen weiteren Anlauf aus dem Weg. Doch weil das Schiff ständig von losen, rasch wieder anfrierenden Eistrümmern umgeben war, bekam es nie genug Schwung, um mit voller Kraft einen Rammstoß gegen die Scholle zu plazieren. Immer wieder wurden die Vorstöße abgebremst und abgedämpft.

Um 15 Uhr, die *Endurance* hatte sich inzwischen ein Drittel des Weges durch das sechshundert Meter breite Eisfeld bis zum offenen Wasser freigekämpft, wurde beschlossen, daß der Aufwand an Kohlen und Kraft zwecklos war. Die verbleibenden vierhundert Meter Eis waren zwischen vier und sechs Meter dick. Shackleton gab die Hoffnung auf ein Durchkommen auf und befahl, die Kessel herunterzufahren.

Doch die Mannschaft weigerte sich noch immer aufzugeben, und während der Wachen kehrten die Männer aufs Eis zurück und hackten weiter. Selbst Charlie Green, der schmächtige Koch, eilte vom Brotbacken hinaus, um seinen Schiffskameraden bei ihren Bemühungen zu helfen, das Schiff freizubekommen.

Aber um Mitternacht konnten auch die Freiwilligen die Aussichtslosigkeit ihres Unterfangens nicht mehr leugnen und kehrten auf das Schiff zurück.

Green machte für alle Matrosen einen Haferbrei zum Aufwärmen, bevor sie in ihre Kojen krochen. Die Temperatur betrug minus sechzehn Grad.

Der stets freimütige und nie um den heißen Brei herumredende Greenstreet faßte die allgemeine Stimmung an jenem Abend in seinem Tagebuch zusammen. Mit müder Hand schrieb er: »Jedenfalls werden wir, wenn wir tatsächlich den Winter über feststecken, die Befriedigung haben, unser möglichstes getan zu haben, um hier rauszukommen.«

Die Zeit lief ihnen davon. Am 17. Februar wurde ihnen das nahe Ende des antarktischen Sommers deutlich bewußt, als die Sonne, die zwei Monate lang vierundzwanzig Stunden am Tag geschienen hatte, um Mitternacht erstmals für zwei Stunden hinter den Horizont tauchte.

Am 24. Februar gestand Shackleton sich schließlich ein, daß man nicht länger ernsthaft mit der Möglichkeit eines Freikommens rechnen durfte. Die Meerwachen wurden beendet und durch ein System von normalen Nachtwachen ersetzt.

Shackletons Befehl war nur eine förmliche Bestätigung dessen, was alle längst akzeptiert hatten: Sie würden den Winter an Bord des Schiffes verbringen – mit allen Folgen, die das mit sich bringen konnte. Shackletons Befehl wurde von Wild ohne besondere Betonung verbreitet und eher mit Erleichterung aufgenommen. Es bedeutete, daß die Männer zumindest die Nächte durchschlafen konnten.

Anders verhielt es sich mit Shackleton, der sich mit Gedanken an das Geschehene und die Zukunft quälte. Wenn die Mannschaft, die den Kontinent auf dem Landweg durchqueren sollte, an einer der Küsten an Land gegangen wäre, die sie bereits passiert hatten, grübelte er rückblickend, wäre sie im nächsten Frühjahr startklar für den Treck zum Pol gewesen. Doch niemand hatte die katastrophale Kette von Ereignissen vorhersehen können, die sie in ihre momentane Zwangslage gebracht hatte – für die Jahreszeit untypische stürmische Nordwinde, gefolgt von einer Flaute und Temperaturen unter zwanzig Grad minus.

Nun war die Gelegenheit verstrichen, die Mannschaft zur Durchquerung des Kontinents anzulanden. Die Drift des Packeises hatte die *Endurance* seit ihrem Einschluß bis auf sechzig Meilen an die Vahsel Bay heran getrieben – eine aufreizend kurze Distanz, so wollte es scheinen. Doch sechzig Meilen hügeligen Eises mit weiß der Himmel wie vielen unpassierbaren Wasserrinnen, dazu Ausrüstung, Proviant für mindestens ein Jahr und das

Holz für die zu errichtende Hütte im Gepäck – und all dies hinter Schlitten, die von untrainierten Hunden gezogen wurden. Nein, sechzig Meilen konnten ein sehr weiter Weg sein.

Und selbst wenn man die Mannschaft problemlos hätte anlanden können, wäre dies für den Leiter einer Expedition kaum der Zeitpunkt gewesen, sein Schiff aufzugeben und es anderen zu überlassen, es wieder flottzumachen. Unter den herrschenden Winden und Bedingungen würde das Schiff wahrscheinlich weiter nach Westen treiben. Aber wie weit? Und wohin? Und was geschähe, wenn das Eis im Frühjahr aufbrach? Shackletons Pflichten hielten ihn ganz offensichtlich an Bord der *Endurance*. Doch diese Erkenntnis nahm der Tatsache, daß die stets unsicheren Erfolgsaussichten der Imperial Trans-Antarctic Expedition sich nun noch tausendfach verschlechtert hatten, nichts von ihrer Bitterkeit.

Shackleton achtete jedoch vor den Männern darauf, sich seine Enttäuschung nicht anmerken zu lassen, und überwachte fröhlich die alltägliche Routine, das Schiff für die vor ihnen liegenden langen Eisnächte winterfest zu machen.

Die Hunde brachte man zurück auf die Schollen und baute für sie eine Art Iglus aus Eisblöcken und Schnee. Die Mannschaft erhielt warme Winterkleidung, und man ging daran, die Offiziere und Wissenschaftler aus der Offiziersmesse im Deckhaus umzuquartieren in wärmere Unterkünfte im Lagerbereich des Zwischendecks. Anfang März zogen sie um und tauften ihr neues Quartier nach dem Namen eines Luxushotels »The Ritz«.

Die Verwandlung der *Endurance* von einem Schiff in eine Art treibende Küstenstation brachte eine spürbare Verlangsamung des Lebensrhythmus mit sich. Der Winterdienstplan verpflichtete jeden der Männer zu lediglich drei Stunden Arbeit pro Tag, die übrige Zeit blieb zur freien Gestaltung.

Die einzige wirklich wichtige Aufgabe war die Anlage eines großen Vorrats von Fleisch und Blubber, der dicken Fettschicht unter der Haut der Tiere. Das Fleisch wurde gebraucht, um sowohl die Männer als auch die Hunde im Winter zu ernähren, Blubber wurde als Ersatz für die auf der Fahrt nach Süden übermäßig verbrauchte Kohle benötigt.

Im Februar war das kein Problem. Auf den Eisschollen wimmelte es von Leben. Manchmal konnte man vom Masttopp bis zu zweihundert Robben ausmachen und leicht die benötigte Zahl erjagen. Wenn man sich den Tieren möglichst leise näherte, versuchten sie nur selten zu fliehen. Wie die

Pinguine zeigten sie auf dem Eis keinerlei Furcht, weil die einzigen Feinde, die sie kannten – Seeleoparden und Schwertwale – Meeresgeschöpfe waren.

Doch als die Tage mit Beginn des Märzes kürzer wurden, wurde auch die Zahl der Tiere merklich weniger. Robben und Pinguine folgten der Sonne nach Norden. Gegen Ende des Monats konnte man nur hin und wieder eine einzelne Robbe ausmachen – wenn man gute Augen hatte.

Frank Worsley, der mittlerweile allgemein »Wuzzles« genannt wurde, hatte gute Augen. Weil er vom Ausguckmars Robben in bis zu dreieinhalb Meilen Entfernung erkennen konnte, wurde er zum obersten Jagdspäher der Mannschaft. Für diese Aufgabe wurde er mit Teleskop, Feldstecher, einem Megaphon und einer großen Flagge ausgestattet, mit der er die Jagdtrupps zur Beute dirigierte und vor nahenden Schwertwalen warnte. Vollstrecker war für gewöhnlich der kleine Frank Wild. Nach Worsleys Anweisungen lief er zu Fuß oder auf Skiern zu der Stelle, wo die Robbe lag, und schoß ihr in den Kopf.

Der schwierigste Teil war die Bergung der toten Robben, von denen viele vierhundert Pfund und mehr wogen. Doch die Jäger waren stets bemüht, diese Arbeit zu erledigen, bevor die Tiere abgekühlt waren. Solange ihr Fleisch noch warm war, bekamen die Männer, die die Robben häuteten und zerlegten, keine Frostbeulen an den Händen.

In dieser Phase bereitete auch der körperliche Zustand der Hund große Sorgen. Sie wurden nacheinander krank und verendeten. Am 6. April mußte ein Hund namens Bristol erschossen werden, womit die Zahl, die sie seit ihrem Aufbruch in Südgeorgien verloren hatten, auf fünfzehn anwuchs. Von den ursprünglich neunundsechzig Hunden waren damit nur noch vierundfünfzig übrig, von denen einige in sehr schlechtem Zustand waren.

Die beiden Ärzte, der junge Macklin und der erfahrene Schiffsarzt McIlroy, obduzierten jeden der Hunde und stellten fest, daß viele von ihnen an riesigen roten Würmern in ihren Eingeweiden litten, die dreißig Zentimeter und mehr maßen. Ansonsten konnten sie nichts tun, um die kranken Tiere zu heilen. Entwurmungsmittel gehörte zu den wenigen Dingen, die die Expedition nicht aus England mitgebracht hatte.

Der Verlust von fünfzehn Hunden war, wenn schon nicht an Zugkraft, so doch zumindest zahlenmäßig durch zwei Würfe junger Hunde kompensiert worden. Acht der Welpen überlebten, und es wurde bald deutlich, daß ihr

Charakter ebenso unbestimmbar war wie der ihrer Eltern – allerdings deutlich gutmütiger.

Die älteren Tiere waren bösartig – zueinander und zu ihren Führern, vor allem jedoch gegenüber Robben oder Pinguinen, die sie auf Testfahrten trafen. Es waren keine reinrassigen Huskies im heutigen Sinne, sondern eher eine Promenadenmischung aus lang- und kurzhaarigen Vorfahren mit platter und spitzer Schnauze. Sie waren in der entlegenen Wildnis Kanadas geboren, hatten einen ursprünglichen Schlitteninstinkt und waren gegen die Kälte abgehärtet, aber das war auch alles.

Im Umgang mit ihnen schien lediglich die Demonstration physischer Überlegenheit irgendeine Wirkung zu zeitigen. Mehrmals hätte ein Hund einen anderen getötet, wenn nicht jemand dazwischengegangen wäre und den Kampf mit schierer Gewalt beendet hätte. Macklin, von Natur aus ein sanfter Mensch, entwickelte eine Technik, die effektiver war als ein noch so ausgiebiger Gebrauch der Peitsche. Er versetzte dem angreifenden Hund mit seiner von einem Handschuh geschützten Hand einfach einen Aufwärtshaken zum Unterkiefer. Niemand wurde verletzt, und das Tier war jedesmal so verdutzt, daß es von seinem Gegner abließ.

Anfang April entschied Shackleton, daß feste Hundeführer ernannt werden sollten, die jeweils die alleinige Verantwortung für ein Gespann übernehmen sollten. Macklin, Wild, McIlroy, Crean, Marston und Hurley wurden mit den Posten betraut.

Nachdem die Hunde in Gespanne aufgeteilt waren und regelmäßig trainierten, entwickelte die gesamte Mannschaft großes Interesse an ihnen. Jeden Tag gab es riesigen Andrang, wenn die Schlittenführer Assistenten suchten. Ihre Übungsfahrten wurden auch dazu benutzt, die immer seltener werdenden Robbenleichen zum Schiff zu transportieren.

Trotzdem hatte die Truppe bis zum 10. April annähernd fünftausend Pfund Fleisch und Blubber eingelagert, mit denen sie nach Shackletons Berechnungen mindestens neunzig Tage auskommen würden, so daß sie erst in der Mitte der antarktischen Winternacht, die allerdings schnell heranrückte, auf ihre eigenen Trocken- und Dosenvorräte zurückgreifen mußten. Und bei den hohen Minustemperaturen mußten sie sich auch keine Sorgen darüber machen, daß ihre Lebensmittel verderben konnten. Frisches Fleisch wurde automatisch tiefgefroren.

Im Laufe des Aprils sank die Sonne jeden Tag ein Stück tiefer, die hellen Stunden wurden nach und nach weniger. Obwohl das Packeis im ganzen ruhig blieb, belegten ihre Positionsbestimmungen, daß die gesamte Eismasse in Bewegung war. Es begann ganz langsam. Im Februar, als sie frisch eingeschlossen waren, hatte sich das Packeis kaum merklich parallel zur Küste nach Westen verschoben. Anfang März hatte es sich nach Westnordwest gedreht und an Tempo gewonnen. Im April wendete die Eismasse sich genau nach Nordwest und bewegte sich den ganzen Monat über mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von zweieinhalb Meilen pro Tag. Eine Positionsbestimmung am 2. Mai ergab eine Nordwestdrift von insgesamt einhundertdreißig Meilen seit Februar. Die *Endurance* war ein winziger Splitter, einhundertvierundvierzig Fuß lang und fünfundzwanzig Fuß breit, eingebettet in fast eine Million Quadratmeilen Eis, die im unwiderstehlichen Sog der Winde und Strömungen des Weddellmeeres im Uhrzeigersinn rotierten.

Anfang Mai erschien die Sonne zum letzten Mal über dem Horizont, bevor sie ganz verschwand – die antarktische Nacht hatte begonnen. Es geschah nicht plötzlich, die nach und nach verblassende Dämmerung wurde nur jeden Tag kürzer und weniger intensiv.

Eine Zeitlang hielt sich ein dunstiges täuschendes Zwielicht, in dem man die starren Konturen des Schiffes vor dem Horizont ausmachen konnte. Das Abschätzen von Entfernungen wurde schon schwieriger, und selbst das Eis unter den Füßen sah man so verschwommen, daß Spaziergänge gefährlich wurden. Leicht konnte man in eine unerkannte Senke stürzen oder über einen Eisgrat stolpern, den man noch Dutzende von Metern entfernt wähnte.

Doch wenig später erlosch auch dieses Dämmerlicht – und sie blieben in vollkommener Dunkelheit zurück.

Kapitel 5

Auf der ganzen Welt gibt es keine vollkommenere Ödnis als die Polarnacht. Es ist eine Rückkehr in die Eiszeit – keine Wärme, kein Leben, keine Bewegung. Nur wer es selbst erlebt hat, weiß wirklich zu ermessen, was es heißt, Tag für Tag und Woche für Woche ohne Sonne zu sein. Nur wenige Männer, die nicht daran gewöhnt sind, können sich komplett gegen die Auswirkungen der Polarnacht abschirmen, und manch einen hat sie in den Wahnsinn getrieben.

Baron de Gerlache, der Mann, der anfänglich ein Mitbetreiber der *Endurance* gewesen war, war 1899 an Bord eines Schiffs namens *Belgica* selbst einmal im Weddellmeer eingeschlossen gewesen. Als die Polarnacht sich gesenkt hatte, war die Mannschaft der *Belgica* von einer eigenartigen Melancholie befallen worden, die sich im Laufe der Wochen zu Depressionen und glatter Verzweiflung ausweitete. Die Männer konnten sich nur mit äußerster Schwierigkeit auf irgend etwas konzentrieren. Selbst das Essen wurde zur Mühsal. Zur Bekämpfung der erschreckenden Symptome von Wahnsinn, die sie an sich erkannten, fingen sie an, im Kreis um ihr Schiff zu laufen. Die Strecke wurde als die »Irrenhaus-Promenade« bekannt.

Ein Mann starb an Herzbeschwerden, die zum Teil auf seine kopflose Angst vor der Dunkelheit zurückzuführen waren. Ein anderer wurde von der Wahnvorstellung gepackt, die anderen Mannschaftsmitglieder wollten ihn umbringen, so daß er sich zum Schlafen jedesmal in eine winzige Nische des Schiffes zwängte. Ein Dritter bekam hysterische Anfälle, die ihn für eine Weile taubstumm werden ließen.

Doch an Bord der *Endurance* herrschte kaum Niedergeschlagenheit, die Ankunft der Polarnacht schweißte die Männer vielmehr enger zusammen.

Als die *Endurance* in England lossegelte, hätte ihre Mannschaft kaum ein heterogenerer Haufen sein können. Die Bandbreite reichte vom Dozenten aus Cambridge bis zum Fischer aus Yorkshire. Doch nach neun Monaten, in denen sie fast rund um die Uhr auf engstem Raum zusammen gelebt und gearbeitet hatten, hatte ein großer Fundus gemeinsamer Erfahrungen die

riesigen Unterschiede ausgeglichen, denn in diesen neun Monaten auf der *Endurance* hatten die Männer sich in der Tat sehr gut kennen- und mit wenigen Ausnahmen auch schätzen gelernt.

So sah beispielsweise niemand mehr einen blinden Passagier in Blackboro, er war reguläres Mitglied der Crew. Der stämmige dunkelhaarige Waliser war ein außergewöhnlich stiller Mensch, aber von rascher Auffassungsgabe und allgemein beliebt, ein fröhlicher, bereitwilliger Schiffskamerad, der Green in der Kombüse zur Hand ging.

Alle kannten Bobbie Clark, den Biologen, als einen strengen, hart arbeitenden, fast humorlosen Schotten. Doch sie wußten auch, daß sie darauf zählen konnten, daß er mehr als seine Pflicht tat, wenn die gesamte Mannschaft zum Dienst antreten mußte. Begeisterung zeigte er nur, wenn sich in dem Netz, das er jeden Tag unter das Eis tauchte, eine neue Spezies für seine in Flaschen abgefüllte Sammlung fand. Einmal versetzte ihn die Mannschaft in große Aufregung, indem sie einige Stücke gekochter Spaghetti in eines seiner Gefäße mit Formaldehyd gaben. Doch Clark hielt sich abseits und erzählte keinem der Männer irgend etwas über sein Privatleben.

Tom Crean – ein großer, fast ausgezehrt wirkender Mann – war genau das, was er auf den ersten Blick zu sein schien: ein rauher Seemann, geradeheraus und taktlos mit der ungehobelten Sprache eines Matrosen. Er war jedenfalls bestimmt kein besonders warmherziger Mensch, doch er kannte die See und seinen Beruf, und die anderen respektierten ihn dafür. Shackleton mochte Crean sogar recht gerne. Ihm gefiel die Bereitwilligkeit des großen Iren. Außerdem legte er großen Wert auf Disziplin, und Crean hatte in seinen Jahren bei der königlichen Marine gelernt, einen Befehl fraglos zu befolgen. Außerdem war Crean nicht zu stolz, Shackleton gelegentlich um den Bart zu gehen.

Charlie Green, der Koch, galt wegen seiner desorganisierten und manchmal leicht zerstreuten Art als ein bißchen »verrückt« oder dämlich. Er wurde Chef oder Cookie genannt – manchmal auch Doughballs [engl. = Klöße], weil er mit hoher piepsiger Stimme sprach und bei einem Unfall tatsächlich einen Hoden verloren hatte. Seine Schiffskameraden machten sich über ihn lustig, doch im Grunde hegten sie Respekt und sogar Zuneigung für ihn. Kaum jemand erledigte seine Arbeit so gewissenhaft, und während die anderen nur drei Stunden am Tag Dienst hatten, war

Green vom frühen Morgen bis spät nach dem Abendessen in der Kombüse beschäftigt.

Gelegentlich war Green das Opfer nahezu schonungsloser Hänseleien, wie sie Schiffsköche überall auf der Welt zu erdulden haben, doch auch er wußte gebührend zu antworten. Zwei- oder dreimal hatte er anläßlich des Geburtstages eines Mannschaftsmitglieds einen Kuchen gezaubert. Einer erwies sich als ein aufgeblasener Luftballon, den er sorgfältig vereist hatte, ein anderer als ein Holzklotz, den er behutsam mit Zuckerguß verziert hatte.

Hudson, der Navigator, war ein eigenartiger Bursche. Er war gewiß gutwillig, doch er war ein bißchen langsam von Begriff. Seinen Spitznamen – Buddha – verdankte er einem Streich, den man ihm gespielt hatte, als das Schiff in Südgeorgien vor Anker lag. Die Männer hatten ihn davon überzeugt, daß an Land eine Kostümparty stattfinden sollte. Wer Südgeorgien mit eigenen Augen gesehen hatte – die Gletscher und zerklüfteten Berge, den Gestank der im Hafen verfaulenden Walinnereien – und ernsthaft glauben konnte, es tauge als Schauplatz für eine Kostümparty … Hudson jedenfalls glaubte es. Seine Kameraden brachten ihn dazu, sich der meisten seiner Kleider zu entledigen und sich in ein Bettlaken zu wickeln. Dann banden sie ihm den Deckel einer Teekanne auf den Kopf, wobei die Schnüre unter seinem Kinn befestigt waren. So gewandet, wurde er, in den eisigen, von den Bergen herabwehenden Stürmen zitternd, an Land gerudert. Im Haus des Geschäftsführers der Walfabrik wurde eine Feier abgehalten, doch als Hudson hereinkam, war er definitiv der einzige verkleidete Gast.

Bei derlei Schabernack mußte man, wie die Männer gelernt hatten, vor allem auf Leonard Hussey, den Meteorologen, achten. Er war ein schmächtiger Bursche von Anfang Zwanzig und wegen seines unerschöpflichen Humors allgemein beliebt. Er hatte eine scharfe, satirische Zunge, konnte es jedoch auch gutgelaunt ertragen, selbst zur Zielscheibe eines Scherzes zu werden, obwohl es nicht leicht war, in einem Wortwechsel mit ihm die Oberhand zu behalten. Außerdem mochten die Männer ihn, weil er das Zitherbanjo spielte und gerne eine Melodie anschlug, wenn irgend jemandem nach Singen zumute war. So war es kein Wunder, daß Husseys Name zu allerlei Spitznamen verballhornt wurde – Hussbert, Hussbird oder einfach nur Huss.

Viele der Männer betrachteten McIlroy, einen der beiden Ärzte, als einen weltgewandten Mann. Er war ein attraktiver, aristokratisch aussehender Typ, ein wenig älter als die anderen, und die Mannschaft genoß es, seinen Erzählungen von früheren Erfolgen zu lauschen. McIlroy konnte beißend sarkastisch sein, doch die anderen bewunderten ihn dafür. Sein Spott schien zu seinem kosmopolitischen Wesen zu passen, und er war nie wirklich bösartig. Die Mannschaft nannte ihn Mick.

George Marston hingegen, der Zeichner der Expedition, war ein launischer Mensch, der an einem Tag in Hochstimmung, am nächsten tief niedergeschlagen war. Er unterschied sich auch dadurch von den anderen, daß er sich als einziger Sorgen um die Zukunft machte, während die anderen darauf vertrauten, daß alles gut werden würde. Doch wenn Marston in gedrückter Stimmung war, grübelte er über seine Frau und seine Kinder daheim, und Shackletons offensichtliche und wachsende Abneigung ihm gegenüber machte die Lage nicht besser. Es war eines dieser unerklärlichen Dinge, und vielleicht lag es an Marstons Beklommenheit. Shackleton schien zu fürchten, daß er die anderen Männer mit seiner Haltung anstecken würde. Doch trotz seines launischen Wesens und der Tatsache, daß er eher ungern zur Arbeit antrat, war Marston bei den meisten Männern beliebt.

Unter den Vordeckmatrosen und Heizern war John Vincent, ein junger ehrgeiziger Rabauke, das einzige markante Individuum. Er war ziemlich klein, aber stämmig gebaut und sehr viel kräftiger als die meisten Matrosen. Und er benutzte seine Körperkraft, um seine Schiffskameraden durch Einschüchterung zu dominieren. Er bestand darauf, bei den Mahlzeiten als erster bedient zu werden, damit er sich die beste Portion aussuchen konnte, und wenn Grog verteilt wurde, gelang es ihm stets, mehr als die anderen zu ergattern. Die anderen Seeleute konnten ihn nicht nur persönlich nicht ausstehen, sie hielten auch nicht viel von seinen Fähigkeiten als Matrose. Vincent war bei der Marine gewesen, doch seine Erfahrung auf See hatte er vor allem auf Trawlern in der Nordsee gesammelt. Im Gegensatz zu How, Bakewell und McLeod, die vier Jahre auf Rahschiffen gedient hatten, hatte Vincent keinerlei Erfahrung auf einem Takler. Trotzdem hatte er seine Augen auf die freie Position des Bootsmanns geworfen und glaubte offenbar, die beste Methode, den Posten zu erringen, wäre eine Talentprobe seiner Tyrannei. Nach einer Weile hatten die Deckmatrosen die Nase voll, und How, ein bedächtiger, liebenswürdiger und ungemein kompetenter kleiner

Bursche, ging zu Shackleton und beschwerte sich. Shackleton ließ sofort nach Vincent schicken, und wenn auch nicht bekannt ist, was er ihm sagte, war Vincents Gebaren anschließend deutlich weniger despotisch.

Es ist bemerkenswert, daß es unter den Männern nicht mehr Reibereien gab, vor allem nach Einbruch der antarktischen Nacht. Die zunehmende Dunkelheit und das unvorhersagbare Wetter begrenzten ihre Aktivitäten auf einen immer enger werdenden Kreis um das Schiff. Es gab kaum Beschäftigung, und ihr Kontakt wurde enger denn je. Doch anstatt sich gegenseitig auf die Nerven zu fallen, schien die Truppe zusammenzuwachsen.

Zu Beginn des Winters beschlossen George Marston und Frank Wild, sich gegenseitig die Haare zu schneiden. Ehe sie sich versahen, hatten sie sich mit der Barbierschere sämtliche Haare abgeschoren. Am nächsten Abend hatte sich das Fieber in der gesamten Mannschaft ausgebreitet. Jeder einschließlich Shackleton ließ sich die Haare bis auf die Kopfhaut abrasieren.

Danach gab es zahlreiche Späße. Am kommenden Abend erschien Wild mit tief in seinem Pullover vergrabenem Gesicht zum Abendessen, so daß nur die Spitze seines kahlgeschorenen Kopfes herausragte, auf den Marston eine Fratze gemalt hatte, die Greenstreet als »einen schwachsinnig aussehenden Einfaltspinsel« beschrieb.

Am nächsten Abend wurde »Wuzzles« Worsley angeklagt, »der presbyterianischen Kirche einen Hosenknopf aus dem Klingelbeutel gestohlen und denselben einer gemeinen und unehrenhaften Verwendung zugeführt« zu haben. Die Verhandlung verlief langwierig und tumultös. Wild fungierte als Richter, James als Staatsanwalt und Orde-Lees als Verteidiger. Greenstreet und McIlroy traten als Zeugen gegen den Angeklagten auf, doch als Worsley versprach, dem Richter nach dem Prozeß einen Drink zu spendieren, drängte Wild die Geschworenen, den Angeklagten freizusprechen. Trotzdem wurde Worsley in einer ersten Abstimmung für schuldig befunden.

Neben solchen spontanen Zerstreuungen gab es eine Reihe regelmäßiger Aktivitäten. Jeden Samstag wurde vor dem Schlafengehen eine Portion Grog an alle Seeleute ausgeschenkt, gefolgt von dem Trinkspruch »Auf unsere Geliebten und Ehefrauen«, den die Männer unweigerlich mit einem »Auf daß sie sich niemals begegnen mögen« beantworteten.

Sonntags abends lauschten die Männer für ein oder zwei Stunden der Musik von einem handbetriebenen Phonographen, während sie in ihren Kojen lagen und Tagebuch schrieben. Doch die Spielzeit des Grammophons war begrenzt, weil Mangel an Nadeln herrschte. Zwar waren in England fünftausend Stück geordert worden, doch bei Aufgabe der Bestellung hatte Wild vergessen, ausdrücklich »Phonograph-Nadeln« zu verlangen. Erst lange, nachdem das Schiff auf See war, hatte Orde-Lees, der Storekeeper [= Lagerverwalter], entdeckt, daß sie nun über fünftausend zusätzliche Nähnadeln, jedoch nur über einen kleinen Vorrat an Phonograph-Nadeln verfügten.

Einmal im Monat versammelte sich die Mannschaft im Ritz, und Frank Hurley, der Photograph, hielt seine »Laternen-Plauderstündchen« ab – Lichtbild-Vorträge über die Orte, die er besucht hatte: Australien, Neuseeland, die Mawson-Expedition. Der beliebteste Vortrag hieß »Einblicke auf Java« und zeigte schwankende Palmen und Eingeborenenmädchen.

An solchen Abenden war das Ritz ein gemütlicher Ort. Ursprünglich war es ein Frachtraum unter dem Hauptdeck und achtern der Mannschaftsquartiere auf dem Vordeck gewesen. Dann hatten Mannschaft und Vorräte die Plätze getauscht. Die Vorräte wurden in die Offiziersmesse im Deckhaus ausgelagert, und die Mannschaft übernahm den Lagerraum. Die Kammer war etwa zwölf Meter lang und acht Meter breit, und McNeish hatte Trennwände errichtet, um für die Offiziere und Wissenschaftler Einzelkabinen zu schaffen. In der Mitte stand ein langer Tisch mit einer von der Decke hängenden Petroleumlampe. Hier nahmen die Männer ihre Mahlzeiten ein, schrieben Tagebuch, spielten Karten und lasen. In der Ecke befand sich ein Kohleofen, der für einigermaßen gemütliche Innentemperaturen sorgte. Die dicken Bordwände der *Endurance* waren eine ausgezeichnete Isolierung.

Draußen jedoch wurde das Wetter stetig schlechter. Ende Mai waren die Temperaturen unter achtzehn Grad minus gefallen und dort geblieben. In der ersten Junihälfte ergaben ihre Messungen eine Durchschnittstemperatur von minus siebenundzwanzig Grad. Doch die Landschaft, die sich dem Auge vom Deck der *Endurance* darbot, war häufig von phantastischer Schönheit. Wenn der Mond bei klarem Wetter zu sehen war, warf er oft tagelang kühne, hochaufragende Lichtkreise an den sternenhellen Himmel

und tauchte die Schollen in ein weiches, blasses Licht. An anderen Tagen konnte man das atemberaubende Schauspiel der *Aurora australis*, des antarktischen Äquivalents der Nordlichter, beobachten. Grüne, blaue und silberne Strahlen von unglaublicher Schönheit flammten über dem Horizont am schwarzblauen Himmel auf, fluoreszierende Farben spiegelten sich schimmernd auf dem steinharten Eis am Boden wider. Doch abgesehen von der zunehmenden Kälte blieb das Wetter erstaunlich stabil und sturmfrei.

Mitte Juni, im schwärzesten Winter, führte eine beiläufige Prahlerei von Frank Hurley, er habe das schnellste Gespann, zu einem Hunderennen. Selbst zur Mittagszeit, zu der das Rennen veranstaltet wurde, war es draußen so dunkel, daß die Zuschauer dieses »Großen Preises der Antarktis« die Wendemarke des Kurses nicht sehen konnten. Wilds Gespann siegte, doch Hurley behauptete, sein Schlitten wäre schwerer gewesen als Wilds, und verlangte eine Revanche, die er dann auch gewann, weil Shackleton, der als Passagier bei Wild mitfuhr, beim Umrunden einer Markierung vom Schlitten fiel, so daß Wild disqualifiziert wurde.

Am folgenden Abend »förderte« der vorsichtige Dr. McIlroy zwei Würfel »zutage«, die er zufällig unter seinen Sachen gefunden hatte. Zunächst würfelte er mit Greenstreet darum, wer den Champagner bezahlen mußte, wenn sie heimkehrten. Greenstreet verlor. Mittlerweile hatten sich mehrere Männer um den Tisch im Ritz versammelt, und bei den folgenden Würfelpartien wurde eine komplette Abendunterhaltung verwettet. Wild hatte das Pech, das Essen bezahlen zu müssen, McIlroy verlor die Runde um die Theaterkarten, und der geizige Geologe, »Jock« Wordie, sollte die Taxis für die Heimfahrt stellen.

Zur Wintersonnenwende am 22. Juni hielten sie eine spezielle Feier ab. Das Ritz war mit Wimpeln und Fahnen geschmückt, und Hurley errichtete eine Art Bühne, deren Rampenlicht aus einer Reihe von Gaslampen bestand. Zur Feier um 20 Uhr kamen alle Männer zusammen.

Shackleton übernahm als Leiter die Rolle des Conferenciers, der die Darsteller präsentierte. Der Storekeeper Orde-Lees war als methodistischer Pfarrer verkleidet und warnte als »Reverend Bubbling-Love« seine Gemeinde vor dem Sold der Sünde. James hielt als »Herr Professor von Schopenbaum« einen langatmigen Vortrag über die »Kalorie«. Macklin trug einen selbstgedichteten tropischen Gesang über »Captain Eno« vor, den

aufbrausenden Seefahrer, mit dem niemand anderer gemeint sein konnte als der aufbrausende Worsley.

Greenstreet beschrieb den Abend in seinem Tagebuch: »Ich glaube, am meisten gelacht habe ich über Kerr, der als Vagabund verkleidet Spagoni der Toreador gesungen hat. Er begann viel zu hoch und sang unbeirrt von seinem Begleiter Hussey, der in einer vollkommen anderen Tonart spielte und immer wieder vergeblich ›Tiefer, tiefer‹ flüsterte, weiter, bis er die Melodie ganz verlor. Als er zu dem Wort Spagoni kam, hatte er den Text vergessen und sang statt dessen Stuberski der Toreador, worauf er sich überhaupt nicht mehr an den Refrain erinnern konnte und nur noch stammelte: ›Er wird sterben! Er wird sterben! Er wird sterben!‹ Es war urkomisch, und wir haben gelacht, bis uns die Tränen kamen. McIlroy verkleidete sich als spanisches Mädchen, ein ziemlich verludertes dazu, mit tiefem Ausschnitt und einem Schlitz im Rock, unter dem ein nacktes Bein mit einem Strumpfband hervorlugte, und tanzte einen Flamenco.«

Marston sang, Wild rezitierte »The Wreck of the Hesperus« [von Henry Wadsworth Longfellow], Hudson spielte ein Mischlingsmädchen, Greenstreet einen Betrunkenen mit roter Nase und Rickenson ein Londoner Strichmädchen.

Der Abend endete um Mitternacht mit einem kalten Imbiß und Toast. Zum Schluß sangen alle »God Save the King«.

Damit war der Winter zur Hälfte vorüber.

Kapitel 6

Die Gedanken der Männer begannen sich dem Frühling zuzuwenden, der Rückkehr von Sonne und Wärme, dem Zeitpunkt, wenn die *Endurance* aus ihrem eisigen Gefängnis ausbrechen würde und einen neuen Anlauf auf die Vahsel Bay nehmen konnte.

An den letzten Tagen des Juni hörten sie nur einmal Druckgeräusche. Das war am Achtundzwanzigsten, und Worsley beschrieb es in seinem Tagebuch: »Manchmal kann man nachts ein entferntes, volles, tiefes Dröhnen vernehmen, das sich manchmal in ein langes, vage bedrohliches, knackendes Ächzen verwandelt. Es fängt ganz langsam an und hört dann abrupt auf. Am besten klingt es aus der Entfernung – je weiter entfernt, desto besser.«

Doch dann begann am 9. Juli das Barometer zu fallen – sehr, sehr langsam. Fünf Tage in Folge sanken die notierten Werte 29,19 … 29,61 … 29,48 … 29,39 … 29,25 …

Am Morgen des 14. Juli fiel der Boden aus dem Glas – 28,88. Gegen Mittag zog eine unheilvolle Dunkelheit auf. Der Wind drehte auf Südwest zurück und begann zu wehen, wenngleich zunächst nur schwach. Um 19 Uhr begann es schließlich zu schneien.

Um 2 Uhr in der Nacht zitterte das ganze Schiff, als der Wind mit siebzig Meilen die Stunde durch die Rigg pfiff. Der Schnee war wie ein vom Pol herangewehter Sandsturm. Nichts konnte ihn aufhalten, obwohl sie versuchten, die Luken mit Planen zu versiegeln. Um die Mittagszeit konnte man kaum mehr als die halbe Länge des Schiffes überblicken. Die Temperatur fiel auf sechsunddreißig Grad unter Null.

Shackleton ordnete an, daß sich niemand weiter vom Schiff entfernen durfte als bis zu den Hundehütten aus Eis, die nur ein paar Schritte vom Schiff entfernt standen. Die Männer, die die Hunde fütterten, mußten auf allen vieren kriechen, um nicht weggeweht zu werden. Binnen zwei Minuten nach Verlassen des Schiffes waren ihre Augen und Münder mit blind machendem, erstickendem Schnee bedeckt.

Auf der Leeseite der *Endurance* ließ die Kraft des Sturmes das Eis erodieren und grub tiefe Furchen und Kanäle in die feste Masse. Auf der Luvseite türmten sich Schneeverwehungen von über vier Metern auf, die wahrscheinlich insgesamt hundert Tonnen wogen. Die Schollen neben dem Schiff gaben unter ihrem Gewicht nach, das Schiff selbst sank mit seiner Schneelast dreißig Zentimeter tiefer.

Am folgenden Tag fiel die Temperatur weiter – auf minus siebenunddreißig Grad. Die Hunde wurden jeder mit einem Pfund Fett gefüttert, um sie gegen die Kälte zu schützen. Nach dem Frühstück befahl Shackleton alle Mann aufs Eis, um die Schollen auf der Backbordseite von Schnee zu räumen. Die Fläche um die Hundehütten war gefährlich eingesackt, und er fürchtete, sie könnte ganz untergehen und die Tiere mit sich reißen.

Der Schneesturm tobte die ganze Nacht hindurch; doch am 16. Juli ließ der Schneefall nach, und früh am Morgen konnte man am Himmel erste Wolkenlücken ausmachen. Im fahlen Schimmer des Mittagslichtes konnte man in allen Richtungen neue Druckgrate auf dem Eis erkennen. Sie sahen aus wie Hecken, die die einzelnen Eisfelder voneinander trennten. Vor diesen Wällen türmten sich hohe Schneeverwehungen auf, doch ansonsten hatte der heulende Wind die Eisfläche von Schnee frei geblasen und glattpoliert.

Vor dem Sturm war das Packeis eine fast durchgängige feste Masse gewesen, doch jetzt war es in unzählige Stücke zerbrochen, und im Norden konnte man eine Stelle mit offenem Wasser ausmachen.

Es war eine Lage, in der Pressungen unausweichlich waren. Gedreht und zersplittert bot das Eis dem Wind Millionen neuer Angriffsflächen. Und jede Scholle konnte sich unabhängig von den anderen bewegen. Das Packeis würde sich mit dem Wind verschieben und von einer Art behemothischem Schwung erfaßt werden. Die daraus resultierende Kraft nennt man Eispressungen – und die begannen am 21. Juli. Nicht gegen das Schiff selbst, denn das war in der Mitte einer dicken, harten Scholle festgefroren. Doch man konnte hören, wie sich das Eis nach Süden und Südwesten vorarbeitete.

Die Geräusche dauerten die ganze Nacht hindurch bis zum nächsten Morgen an. Nach dem Mittagessen beschloß Worsley, die Lage zu inspizieren. Er zog sich Strickhelm und Ölmantel über und stieg die Leiter hinauf. Kurz darauf kehrte er mit der Nachricht zurück, daß ihre Scholle

einen Riß hatte. Die Männer schlüpften eilig in ihre Gummistiefel, setzten ihre Helme auf und stürmten an Deck. Und tatsächlich, der Riß begann am äußersten Rand der Scholle, wo der Druck mehrere Eisplatten übereinandergeschoben hatte, endete vierzig Meter von der *Endurance* entfernt und war gut einen halben Meter breit. Sofort wurden die Schlitten an Bord geholt und Seewachen eingerichtet.

Ein endgültiger Durchbruch schien unmittelbar bevorzustehen. Sie warteten den ganzen Tag bis tief in die Nacht und den folgenden Tag. Doch der Bruch geschah nicht. Von überallher hörte man das Knacken des Eises, gelegentlich spürten sie eine Erschütterung, doch die *Endurance* saß nach wie vor im bruchfesten Zentrum der Scholle fest. Die Spalte auf der Backbordseite überfror, und nachdem mehrere Tage ohne eine Veränderung der Lage verstrichen waren, erlosch auch die erwartungsvolle Spannung an Bord wieder. Die Seewachen wurden eingestellt, die Übungsfahrten mit den Hundeschlitten in begrenztem Rahmen wiederaufgenommen.

Jedesmal wenn ein Gespann ausfuhr, stießen sie auf Pressungen und wurden gelegentlich Zeugen einer Kraft, wie sie sie nie zuvor erlebt hatten. Am 26. Juli brach Greenstreet zu einer kurzen Fahrt mit Wilds Gespann auf. Als sie Eis in Bewegung sahen, hielten sie an. Vor ihren Augen wurde eine massive, drei Meter dicke, blaugrüne Scholle gegen eine Nachbarscholle gedrückt, und gemeinsam hoben sie sich aus dem Wasser wie zwei Korken.

Nachdem er aufs Schiff zurückgekehrt war, schrieb Greenstreet in sein Tagebuch: »Ein Glück, daß kein vergleichbarer Druck auf das Schiff herrscht, weil ich bezweifle, daß es einer Kraft standhalten würde, die zwei solche Eisblöcke einfach so nach oben schieben kann.«

Auch unter den anderen Männern schwand das Gefühl der eigenen Sicherheit rapide. Im Ritz herrschte an jenem Abend nach dem Essen düstere Stille. Das gebrochene Licht der Sonne, das kurz nach Mittag für eine Minute über dem Horizont aufgeschienen war, hatte die gesamte Mannschaft angespornt, nachdem sie diesen Anblick neunundsiebzig Tage vermißt hatte. Doch die allgemeine Beklommenheit blieb.

McNeish, der immer ein Freund offener Worte war, schrieb an jenem Abend in sein Tagebuch:

»Das (die Sonne) bedeutete uns gerade jetzt sehr viel, weil wir zunehmend mehr Tageslicht bekommen werden. Wir warten auf höhere Temperaturen, doch wir wollen nicht, daß unsere Scholle zerbricht, bevor

wir ein Stück offenes Wasser haben, weil das Schiff in der augenblicklichen Drift unweigerlich zermalmt würde.«

Sechs Tage später, am 1. August um 10 Uhr, die Hundeführer schaufelten gerade bei den Hundehütten Schnee, zitterte das Eis plötzlich, gefolgt von einem Kratzen und Knirschen, unter dem die *Endurance* unvermittelt emporgehoben und nach Backbord geneigt wurde, bevor sie leicht schwankend zurück ins Wasser sackte. Die Scholle war zerbrochen, das Schiff wieder frei.

Shackleton war sofort an Deck, der Rest der Mannschaft folgte ihm auf den Fersen. Rasch erkannte er, was geschehen war, und gab den Befehl, die Hunde an Bord zu bringen. Alle Matrosen kletterten auf die schwankende Scholle neben dem Schiff, gingen zu den Hunden, rissen die Ketten aus dem Eis und führten die Tiere über die Stelling an Bord. Die gesamte Operation dauerte lediglich acht Minuten.

Das war gerade zur rechten Zeit. Als der Laufsteg eingeholt wurde, bewegte sich das Schiff unter dem Druck des seitlich und von unten nachdrängenden Eises heftig nach vorn und zur Seite. Die feste Scholle aus Alteis, die die *Endurance* so lange geschützt hatte, war selbst zum Angreifer geworden, der gegen ihre Flanken rammte und die kleinen Hundehütten an der Bordwand zermalmte.

Der heftigste Druck herrschte auf den Bug, und die Matrosen sahen in hilfloser Furcht zu, wie die Schollen um den Rumpf des Schiffes in Einzelteile zerbrachen, sich aufrichteten, übereinanderschoben und gegen die Kernholzverplankung um die Wasserlinie schlugen.

Das Drama ging noch fünfzehn quälende Minuten weiter, bis der Bug der *Endurance* sich, getrieben von einer weiteren Eispressung von achtern, langsam auf eine vor ihm liegende Scholle schob. Die Männer spürten, wie das Schiff angehoben wurde, und brachen spontan in einen erleichterten Jubel aus. Für den Augenblick war ihr Schiff sicher.

Das Eis in der Nähe des Schiffes blieb bis gegen Mittag unter starkem Druck, bevor es sich wieder beruhigte. Die *Endurance* blieb mit einer Neigung von fünf Grad backbord auf dem Eis aufgebockt liegen. Die Boote wurden zum Ablassen vorbereitet, und alle Matrosen wurden angewiesen, ihre wärmste Kleidung griffbereit zu halten für den Fall, daß sie »das Schiff verlassen und zu Fuß weiter« mußten. Doch im Verlauf des Nachmittags und Abends blieb alles ruhig.

Nachdem Worsley die Ereignisse des Tages festgehalten hatte, schloß er an jenem Abend mit folgendem Eintrag: »Wenn irgend etwas das Schiff daran hinderte, sich dem Druck zu entziehen, würde es zermalmt wie eine leere Eierschale. Die Hunde haben sich hervorragend verhalten … Sie schienen das Ganze für eine Zerstreuung zu halten, die wir nur für sie veranstaltet haben.«

In der Nacht frischte der Wind von Südwesten auf und wehte am Morgen in Sturmstärke. Es waren diese Fallwinde, die das Packeis zusammenschoben und die für die Pressungen verantwortlich gewesen waren.

Bis zum Morgen waren die Eisbrocken um das Schiff wieder zu einer festen Masse gefroren. Kurioserweise war ein großes Stück der alten Scholle bei dem allgemeinen Eisbruch intakt geblieben, gegen das Schiff gedrückt worden und hatte sich in einem Winkel von fünfundvierzig Grad aufgerichtet, so daß die ausgefahrenen Schlittenspuren jetzt bergauf gingen.

Die meisten Männer wurden für die Arbeit abgestellt, an Bord neue Zwinger für die Hunde zu bauen. Diese Aufgabe nahm Tage in Anspruch, und erstaunlicherweise begann die Erinnerung an das, was geschehen war, noch vor ihrer Vollendung zu schwinden.

Am 4. August, drei Tage nach dem Bruch, traf Shackleton im Ritz auf eine Gruppe von Männern, die selbstbewußt spekulierten, daß die *Endurance* jedem Druck standhalten würde. Er setzte sich zu ihnen an den Tisch und erzählte ihnen die Geschichte von der Maus, die in einer Gastwirtschaft lebte. Eines Abends fand sie ein leckendes Bierfaß und trank, soviel sie konnte. Als sie fertig war, richtete sie sich auf, zwirbelte die Schnurrbarthaare nach oben und sah sich hochnäsig um. »Und«, meinte sie, »wo ist jetzt die verdammte Katze?«

Trotz Shackletons bedeutungsvoller Parabel ließ sich die wachsende Zuversicht unter den Männern nicht dämpfen. Sie wußten jetzt, was Eispressungen waren. Sie hatten gesehen, wie ihr Schiff sie überstanden hatte, ohne größeren Schaden zu nehmen. Die Rückkehr der Sonne hob ihre Stimmung weiter. Es gab jetzt drei bis vier Stunden Tageslicht sowie sieben bis acht Stunden Dämmerung. Die Männer nahmen ihre Eishockeyspiele auf der Scholle wieder auf und veranstalteten lebhaft ausgetragene Turniere. Als der riesige Tom Crean seine vier jungen Hunde zum ersten Mal für einen Testlauf anschirrte, verfolgte die Mannschaft seine Bemühungen mit

regem Interesse. Worsley beobachtete: »Zum Teil überredet, vor allem jedoch getrieben, folgen sie einem schwankenden und unsicheren Kurs über das Eis, der noch unvorhersehbarer ist als der des armen Schiffes über das Weddellmeer.«

Und in Worsleys Eintrag vom 15. August spiegelt sich erneut die ausgelassene Stimmung an Bord wider. Er beschrieb die intensiven Rivalitäten zwischen den einzelnen Hundeführern und berichtete mit der für ihn typischen Übertreibung:

»… was die Verdienste und Leistungen der einzelnen Gespanne angeht, ist ein heftiges Prahlen im Gange. Ein Gespann scheint an Herzbeschwerden zu leiden, ihr Führer erwartet offensichtlich, daß die ganze Schöpfung den Atem anhält, wenn es vorbeikommt. Eine vulgäre Person, die für ihr häufiges Johlen und Grölen berüchtigt ist, besaß die unbeschreibliche Unverschämtheit, einen dieser gräßlichen Kriegsrufe auszustoßen, während er auf einem imposanten Gefährt saß, welches von diesen erhabenen, aber nervösen Wesen gezogen wurde, worauf ihr empörter Führer die vulgäre Person aufs heftigste tadelte und ihn darauf hinwies, welchen Schrecken seine Stimme den wunderschönen, aber ungemein reizbaren und empfindlichen Hündchen eingejagt hatte. Es ist meine schmerzliche Pflicht zu berichten, daß diese schrecklich vulgäre Person sich, als sie am nächsten Tag mit einem gewöhnlichen Gespann unterwegs war, beim Passieren des ›Herzbeschwerden-Gespanns‹ erneut zu seinem furchterregenden Brüllen hinreißen ließ. Die Folgen waren katastrophal, zwei der armen Geschöpfe fielen in Ohnmacht und mußten mit Hirschhornsalz und dergleichen wieder zum Leben erweckt werden, während die übrigen völlig hysterisch wurden, bis die vulgäre Person und ihre Begleiter hinter dem Horizont verschwunden waren.«

Das »Herzbeschwerden«-Gespann gehörte Macklin, der darauf schwörte, seine Hunde so sanft wie möglich zu behandeln. Und die »schrecklich vulgäre Person« war niemand anderer als Worsley selbst.

Ein weiterer Faktor, der zur allgemeinen Fröhlichkeit der Mannschaft beitrug, war ihre Drift. Seit dem Blizzard im Juli waren sie meistens mit starken südlichen Winden gesegnet gewesen, so daß sie in dieser Zeit eine Entfernung von mehr als einhundertsechzig Meilen zurückgelegt hatten.

Doch am 29. August genau um Mitternacht erschütterte ein einzelner Stoß das Schiff. Im nächsten Moment hörte man ein Geräusch wie

entferntes Donnerkrachen. Die Männer schreckten in ihren Kojen hoch und warteten darauf, daß etwas passierte, doch nichts geschah.

Am nächsten Morgen sahen sie achtern des Schiffes einen schmalen Riß unter dem Rumpf, doch das war alles. Gegen 18.30 Uhr, als die Mannschaft gerade das Abendessen beendete, erschütterte ein zweiter Stoß die *Endurance*. Mehrere Männer sprangen vom Tisch auf und eilten an Deck. Wieder war nichts zu erkennen, außer daß sich der Riß hinter dem Schiff um einen Zentimeter verbreitert hatte.

Am Einunddreißigsten war es bis 22 Uhr abends still. Dann begann die *Endurance* zu stöhnen und zu ächzen wie ein Geisterhaus. Die Nachtwache meldete, daß das Eis vor ihnen und backbord des Schiffes in Bewegung geraten war, doch da die Männer nichts tun konnten, legten sie sich wieder schlafen. Eine Reihe lauter knackender Geräusche, die im ganzen Schiff widerhallten, hielten sie jedoch einen Großteil der Nacht wach.

Die Seeleute, deren Kojen backbord lagen, hatten am meisten zu leiden. Wenn sie sich zum Schlafen hinlegten, konnten sie das Eis gegen den Rumpf kratzen und schlagen hören – keinen Meter von ihrem Ohr entfernt. Kurz vor Anbruch der Dämmerung verstummte das Geräusch, doch es war eine Gruppe müder und nervöser Männer, die sich am nächsten Morgen zum Frühstück versammelte.

Die Pressungen begannen am späten Nachmittag und dauerten bis in den Abend an. In jener Nacht war es schlimmer als je zuvor. Worsley beschrieb es in seinem Tagebuch:

»Kurz nach Mitternacht hörte man eine Folge von lautem und heftigem Krachen, Stöhnen und Rumpeln, während das Schiff von Bug bis Heck bebte. Viele zogen sich eilig an und stürzten an Deck. Ich persönlich bin des ständigen Alarms mittlerweile überdrüssig, da wir ohnehin nichts tun können. Deshalb habe ich beim lautesten Knall nur auf das Reißen oder Bersten von Holz geachtet, das ein Eindringen des Eises in den Laderaum anzeigen würde. Als ich sicher war, daß nichts dergleichen passiert war, habe ich mich umgedreht und bin eingeschlafen.«

Bis zum nächsten Nachmittag hatten die Eispressungen nachgelassen – und die *Endurance* hatte den zweiten Angriff überstanden.

Kapitel 7

Das Vertrauen der Männer in ihr Schiff sollte damit gewachsen sein, wie auch Greenstreet am 1. September in seinem Tagebuch notierte: »Sie ist stärker, als wir gedacht haben, und vorausgesetzt, daß wir nicht noch stärkeren Pressungen ausgesetzt werden, … sollten wir es eigentlich schaffen.«

Doch in Greenstreets Worten lag keine echte Zuversicht, denn wer wollte sagen, daß es keine stärkeren Pressungen geben würde? Sie zweifelten nicht an der Standfestigkeit der *Endurance*, doch sie waren sich nur allzu bewußt, daß das Schiff nicht gebaut war, um echtem Druck standzuhalten, ganz zu schweigen von den furchtbaren Eispressungen im tückischen Weddellmeer, die zweifelsohne die schlimmsten der Welt waren.

Außerdem hatte der dreitägige Angriff auf das Schiff alle Männer müde und gereizt zurückgelassen. Sie hatten keine Ahnung, was die Zukunft bringen würde. Die Neuartigkeit der Erfahrung war verflogen und damit auch ihr Optimismus. Das Packeis war noch nicht mit ihnen fertig, und sie wußten es. Doch während die Drift sie weiter nach Norden trug, konnten sie nur in hilfloser und frustrierender Ungewißheit warten, von einem Tag zum anderen leben und hoffen, daß der *Endurance* nichts Schlimmeres zustoßen würde als das, was sie bereits durchgemacht hatte.

Selbst Worsley, dessen Mut selten erlahmte, reflektierte die allgemeine Sorge in seinem Tagebuch:

»Viele der Tafeleisberge erinnern an riesige Lagerhäuser und Getreidesilos, doch noch mehr sehen sie aus wie das Werk eines brillanten Architekten in einem Delirium, was durch zu langes Betrachten dieses teuflisch unveränderlichen Packeises hervorgerufen wurde, das dazu verdammt scheint, hin und her zu treiben, bis es am Tag des Jüngsten Gerichts erschüttert, in tausend Millionen Bruchstücke zersplittert und in alle Himmelsrichtungen verteilt wird – je kleiner, desto besser. Keinerlei Tierleben zu beobachten – kein Land – kein gar nichts!«

Besonders schmerzhaft spürten sie das Fehlen der Robben, die ihnen sowohl das Jagdvergnügen als auch die Gelegenheit geboten hätten, frisches

Fleisch zu schmecken – eine Delikatesse, die sie seit fünf Monaten nicht genossen hatten.

Trotzdem gab es vereinzelte Anzeichen dafür, daß der antarktische Frühling nahte. Die Sonne schien jetzt fast zehn Stunden täglich, und am 10. September kletterte das Thermometer auf sechzehn Grad unter Null – die höchste Temperatur seit sieben Monaten. Den Männern kam es vor wie eine Hitzewelle; sie gingen ohne Kopfbedeckung und mit einigermaßen bequem geschützten Händen an Deck. Eine Woche später ergab Bobbie Clarks täglich entnommene Wasserprobe eine Zunahme des Planktons im Wasser – ein sicheres Zeichen für den nahenden Frühling.

In der Antarktis ist Plankton – winzige einzellige Lebewesen – die Grundlage allen Lebens. Die kleinsten Fische ernähren sich davon und dienen dann selbst größeren Fischen als Futter, die wiederum von Tintenfischen, Robben und Pinguinen gefressen werden, die ihrerseits die Nahrung für Schwertwale, Seeleoparden und die riesigen Pottwale darstellen. Der Kreis des Lebens beginnt mit Plankton, und wo es Plankton gibt, sind die anderen Lebewesen der Antarktis nie weit.

Fünf Tage nach Clarks Bericht sichtete Jock Wordie einen Kaiserpinguin und lockte ihn aus einem eisfreien See aufs Eis, wo er eilig getötet wurde. Am folgenden Tag wurde eine weibliche Robbe erlegt.

Trotz dieser ermutigenden Anzeichen breitete sich unverkennbar Sorge auf dem Schiff aus. Der 1. Oktober nahte. Im August und im September war der Erste des Monats schon zweimal das Startsignal für gewaltige Eispressungen gewesen, und die Männer waren abergläubisch geworden.

Diesmal irrten sich die Parzen um einen Tag. Die Pressungen begannen am 30. September gegen 15 Uhr und dauerten insgesamt eine schreckliche Stunde lang.

Diesmal war der Angreifer eine Scholle, die sich von Backbord gnadenlos unter den Fockmast bohrte. Die Unterdecks bebten und zitterten, und die Pfosten gaben unter dem Gewicht nach. Chippy McNeish hielt sich im Ritz auf, wo sich die riesigen Balken über seinem Kopf bogen wie »Peddigrohr«. Greenstreet war an Deck und konnte seinen Blick nicht von dem Fockmast losreißen, der aussah, als würde er »mit den schrecklichen Zuckungen des Schiffes herausgerissen«.

Worsley stand achtern am Steuer. Als die Pressungen vorbei waren, schrieb er in sein Tagebuch: »Sie beweist unglaubliche Stärke … dabei wollte

es scheinen, als müßte die Scholle sie jeden Augenblick wie eine Nußschale zerbrechen. Alle Matrosen standen an Deck und sahen zu, doch zu unserer großen Erleichterung gab die riesige Scholle, die möglicherweise eine Million Tonnen oder mehr wiegt, unserem kleinen Schiff just in dem Augenblick nach, in dem dieses mit seinen Kräften am Ende schien, riß auf einer Länge von etwa einer Viertelmeile und schwächte damit den Druck ab. Unser Schiff hat sich großartig gegen das Eis geschlagen. Es ist zweifelsohne das prächtigste kleine Holzschiff, das je gebaut wurde …«

Als es vorbei war, ging die Mannschaft nach unten, wo sie feststellen mußte, daß zahlreiche Decks dauerhaft verbogen waren und alle möglichen Artikel aus den Regalen gefallen waren. Doch sie hatten immer noch ein Schiff.

Damit kehrte auch ein wenig des alten Optimismus zurück. Vielleicht konnte die *Endurance* es so gerade eben schaffen. Dreimal war das Schiff vom Eis attackiert worden, und immer war der Druck stärker geworden. Doch die *Endurance* hatte sich jedesmal gewehrt und gewonnen. In den ersten Tagen des Oktobers konnte man dann deutliche Anzeichen dafür ausmachen, daß das Eis sich öffnete. Auch die Temperaturen begannen zu steigen. Am 10. Oktober kletterte das Thermometer auf zwölf Grad unter Null. Die Scholle, die sich im Juli unter die Steuerbordseite geschoben und das Schiff eingeklemmt hatte, brach am 14. Oktober, und die *Endurance* trieb in einem kleinen eisfreien Teich – nach neun Monaten im Griff des Eises zum ersten Mal auf ebenem Kiel in offenem Wasser.

Die Offiziere und Wissenschaftler konnten zurück in die Offiziersmesse im Deckhaus ziehen. Die Trennwände im Ritz wurden abgebaut und die Fläche wieder zum Lagerraum für Vorräte umgewandelt.

Am 16. Oktober entschied Shackleton, daß die Entwicklung des Packeises eine Befeuerung der Kessel rechtfertigte für den Fall, daß sich eine Gelegenheit ergab, den Durchbruch zu versuchen. Alle Besatzungsmitglieder pumpten die Kessel voll Wasser. Diese ermüdende dreieinhalbstündige Arbeit war kaum beendet, als ein ernsthaftes Leck in den Rohrleitungen entdeckt wurde – und die Kessel wieder leergepumpt werden mußten, damit die Maschinisten sie reparieren konnten. Als sie damit fertig waren, war es zu spät, noch einen Anlauf zu nehmen. Am frühen Nachmittag des nächsten Tages bildete sich vor dem Schiff eine schmale offene Wasserrinne. Weil die Zeit nicht mehr reichte, Dampf

aufzumachen, setzten die Männer sämtliche Segel, um bis zu dem Spalt durchzubrechen, doch das Schiff bewegte sich nicht von der Stelle. Am 18. Oktober dämmerte ein nebliger, verschneiter Morgen. Die offene Wasserrinne war verschwunden, das Eis war ein Stück nähergekommen. Den ganzen Tag über erlitt das Schiff kleinere Erschütterungen, aber nichts Ernsthaftes. Doch um 16.45 Uhr schlossen sich die Schollen zu beiden Seiten der *Endurance* um den Rumpf des Schiffes und drückten weiter.

Jeder Mann an Bord erstarrte, als wäre er leibhaftig angefaßt worden. Etliche stürzten sich über die Leitern an Deck. Im nächsten Moment schien das Schiff unter ihren Füßen zu entgleiten, als es sich unvermittelt nach Backbord neigte. Nach einer Pause von einer Sekunde purzelte alles, was irgendwie beweglich war, polternd über und unter Deck – Holz, Zwinger, Taue, Schlitten, Vorräte, Hunde und Männer. James wurde unter zwei Kisten mit Winterklamotten begraben, auf die ein verwirrt jaulendes und jammerndes Knäuel Hunde fiel. Aus der Kombüse und der Kajüte stiegen Rauchwolken auf, wo Wassertöpfe sich über brennende Feuer ergossen hatten.

Binnen fünf Sekunden hatte sich die *Endurance* zwanzig Grad nach Backbord geneigt – und krängte weiter. Worsley stürzte an die Luvreling und sah, wie Planke für Planke im Eis verschwand. Greenstreet stand dicht dabei, jederzeit zum Sprung bereit.

Die Scholle auf der Steuerbordseite hatte die Ausbauchung des Rumpfes gepackt und drohte das Schiff einfach umzukippen. Bei einer Backbordneigung von dreißig Grad wurde die Bewegung abgebremst und dann ganz gestoppt, als das Schanzkleid auf dem Eis zu liegen kam und die Rettungsboote es fast berührten. In Worsleys Worten: »Sie schien dem knirschenden hungrigen Packeis entgegenzurufen: ›Meinetwegen zermalm mich, aber ich will verdammt sein, wenn ich dir auch noch einen Zentimeter nachgebe; vorher sehe ich dich in der Hölle schmelzen.‹«

Sobald die *Endurance* zur Ruhe gekommen war, befahl Shackleton alle Feuer zu löschen; dann machten sich alle Männer systematisch daran, die Ordnung wiederherzustellen. Alle beweglichen Teile wurden festgebunden und kleine Leisten auf das Deck genagelt, auf denen die Hunde Halt finden konnten. Gegen 19 Uhr war die Arbeit an Deck beendet, und die Männer gingen nach unten, wo sich ihren Augen ein seltsames Bild bot. Alle hängenden Teile sahen aus, als wären sie von einem heftigen Wind erfaßt

worden. Vorhänge, Bilder, Kleidung und Kochuntensilien hingen sämtlich von der Steuerbordschott.

Es gelang Green, ein Essen zu bereiten, während die übrige Mannschaft unter Deck weitere Latten annagelte. Die meisten der Männer nahmen die Mahlzeit, übereinander hockend und ihren Teller im Schoß, an Deck ein. »Wir sehen aus, als ob wir auf einer Tribüne sitzen würden«, bemerkte James.

Gegen 20 Uhr zogen sich die Schollen unter der *Endurance* auseinander, und das Schiff richtete sich schnell wieder auf. Die Mannschaft wurde beauftragt, das Ruder vom Eis zu befreien. Gegen 22 Uhr waren sie fertig. Eine Portion Grog wurde ausgeschenkt, bevor sie erneut begannen, die Kessel vollzupumpen. Gegen 1 Uhr nachts krochen alle Matrosen bis auf die Nachtwache todmüde in ihre Kojen.

Der 19. Oktober war ein Tag ohne Eispressungen, und es gab überhaupt kaum Bewegung. In einer Rinne offenen Wassers neben dem Schiff tauchte ein Schwertwal auf und kreuzte mit arroganter Eleganz eine Weile hin und her. Die letzte Barometerlesung des Tages ergab einen Wert von 28,96, der niedrigste seit dem katastrophalen Schneesturm im Juli.

Auch am 20. Oktober ließ sich kaum eine Bewegung im Packeis feststellen. Trotzdem wurden Vorkehrungen getroffen, Fahrt zu machen, sobald sich eine Rinne auftun sollte. Die Maschinen wurden langsam gestartet und erwiesen sich als funktionstüchtig. Es wurden regelmäßige vierstündige Seewachen eingerichtet. Auch der Einundzwanzigste und der Zweiundzwanzigste verstrichen als Tage gespannten Wartens; doch die einzige beobachtete Veränderung im Packeis war eine leichte Verfestigung. Die Temperatur fiel von minus zwölf Grad auf minus sechsundzwanzig Grad. Spät am Zweiundzwanzigsten drehte der Wind um 180 Grad von Südwest auf Nordost. McNeish schrieb an jenem Abend in sein Tagebuch: »… sehr still, doch es sieht aus, als würden wir bald einiges an Eispressungen bekommen.«

Kapitel 8

Sie kamen ganz langsam. Der 23. Oktober verstrich ereignislos, auch wenn das Packeis unter dem Einfluß des Nordostwinds ein wenig arbeitete.

Als die Pressungen am 24. Oktober um 18.45 Uhr schließlich anhuben, verschwendeten sie keine Zeit. Es hatte auch schon vorher Druckbildung gegeben, aber nichts, was mit diesen Pressungen vergleichbar gewesen wäre. Sie schoben sich wie eine träge Schockwelle durch das Packeis und hinterließen ein bebendes, schwankendes Chaos. Macklin beobachtete das Schauspiel eine Weile, bevor er sich ungläubig abwandte. »Ich bekam eine Ahnung von etwas Gewaltigem«, notierte er, »einer Naturgewalt, die zu groß ist, um sie zu begreifen.«

Mühelos stieß und schubste das Eis das Schiff hin und her, bis es steuerbords zwischen zwei Schollen vorn und achtern eingeklemmt war und in der Mitte auf einer dritten Scholle auflag.

Eine schwere Eismasse schob sich knirschend am Heck entlang und riß den Achtersteven teilweise aus seiner Verplankung an der Steuerbordseite, so daß das Boot leck schlug. McNeish wurde unter Deck geschickt und meldete, daß das Wasser im vorderen Laderaum rasch anstieg. Rickenson berichtete dasselbe aus dem Maschinenraum.

Die kleine tragbare Downtonpumpe wurde klargemacht, und in den Kesseln wurde Dampf aufgemacht, um die Leckwasserpumpen im Maschinenraum zu betreiben. Um 20 Uhr waren sie in Betrieb, doch sie kamen nicht gegen das Wasser an. Alle verfügbaren Männer wurden an die einfachen Bilgepumpen entlang des Hauptmasts beordert. Doch auch nachdem sie mehrere Minuten gepumpt hatten, stieg kein Wasser auf. Die Einsaugöffnungen waren offensichtlich zugefroren.

Worsley nahm Hudson und Greenstreet mit nach unten zu den Bunkern. Sie kämpften sich in fast völliger Dunkelheit durch die Eiseskälte zum Kiel vor und gruben sich durch die feuchte glitschige Kohle, in der sie das Blubber von sechzig Robben gelagert hatten. Die Geräusche des gequälten Schiffes waren ohrenbetäubend nah. Sie gossen Eimer für Eimer in das gefrorene Rohr. Einer der Männer hielt eine Lötlampe unter die

unnachgiebigen Verbindungsstücke, während die beiden anderen versuchten, die verstopften Öffnungen freizuklopfen. Nach einer Stunde begannen die Pumpen schließlich zu arbeiten.

McNeish begann zehn Fuß vor dem Achtersteven einen Kofferdamm zu errichten, um das Achterschiff samt Laderaum trocken zu halten. In den Pausen zwischen ihren jeweils fünfzehnminütigen Einsätzen an den Pumpen halfen ihm einige Mannschaftsmitglieder, den Caisson mit in Streifen gerissenen Decken zu kalfatern. Andere gingen mit Sägen und Pickeln von Bord, um Spalten in das Eis zu schlagen und zu sägen, die den Druck der attackierenden Schollen schwächen sollten. Doch sobald sie eine Rinne gegraben hatten, bröckelte das Eis ein wenig ab und schloß die Lücke dann sofort wieder.

So machten sie die ganze Nacht weiter … fünfzehn Minuten an den Pumpen, fünfzehn Minuten Pause, dann aufs Eis oder zurück in den Maschinenraum. Obwohl ein Jahr harte Arbeit auf dem Schiff und den Schlitten sie abgehärtet und zäh gemacht hatte, waren selbst die Kräftigsten von ihnen nach zehn Stunden an Pumpen und Sägen so erschöpft, daß sie sich nur noch stolpernd auf den Beinen halten konnten. Bei Anbruch der Dämmerung ordnete Shackleton eine einstündige Pause an, und Green schenkte jedem eine Schale Haferschleim aus. Dann war es Zeit, von neuem zu beginnen. Am späten Vormittag schickte Shackleton die Hundeführer von Bord, um Gespanne und Schlitten für den Fall bereitzumachen, daß sie das Schiff fluchtartig verlassen mußten. Worsley nahm sich einen Trupp Matrosen und machte die Boote zum Herablassen fertig.

In ihrem Kampf um die Rettung des Schiffes hatten die meisten von ihnen aufgehört, das Packeis zu beobachten. Es hatte sich ein wenig beruhigt, benahm sich jedoch äußerst seltsam. Zwischen den Schollen erhoben sich Druckgrate von nie gekannter Höhe, und sie lagen so dicht gepackt, als würde das Eis am Horizont auf eine feste Barriere stoßen.

Den ganzen Tag und bis in den Abend arbeiteten die Männer an den Pumpen und am Bau des Kofferdamms weiter. Nach achtundzwanzig Stunden ununterbrochener Arbeit hatte McNeish die Aufgabe erledigt, zumindest so gut es ging. Doch der Fangdamm konnte den Fluß des Wassers nur aufhalten, so daß die Pumpen weiter betrieben werden mußten. Jeder Einsatz an ihnen war eine quälende Anstrengung, und wenn die Männer fertig waren, taumelten sie zu ihren Kojen oder ließen sich in eine

Ecke sinken. Es dauerte etwa zehn Minuten, bis ihre erschöpften Muskeln sich so weit entspannt hatten, daß sie einschlafen konnten, so daß sie jedesmal, wenn sie gerade eingedöst waren, für ihren nächsten Einsatz wachgerüttelt wurden.

Gegen Abend nahm der Druck auf das Eis wieder zu. Die Scholle auf der Backbordseite knirschte gegen die Bordwand, krümmte sie über die gesamte Länge und entlockte dem Schiff tierartige Schreie, während das Eis sein Rückgrat zu brechen suchte. Um 21 Uhr wies Shackleton Worsley an, die Boote abzulassen und alle wesentlichen Ausrüstungsgegenstände und Vorräte auf die Scholle an der Steuerbordseite des Schiffes zu schaffen, deren Bruch am wenigsten wahrscheinlich schien.

Am späten Abend sahen die Männer an Deck eine Gruppe von etwa zehn Kaiserpinguinen; sie watschelten langsam auf das Schiff zu und blieben dann in kurzer Entfernung stehen. Kaiserpinguine, die allein oder zu zweit unterwegs waren, waren ein gewohnter Anblick, doch bisher hatte niemand eine so große Gruppe gesehen. Die Pinguine standen eine Weile da und betrachteten das gemarterte Schiff, bevor sie ihre Köpfe hoben und eine Reihe seltsamer, klagender Laute wie die Töne eines Trauerlieds ausstießen. Das Ganze war um so unheimlicher, als keiner der Männer – nicht einmal die antarktischen Veteranen unter ihnen – Pinguine je etwas anderes als das elementarste Krächzen hatte von sich geben hören.

Die Matrosen hielten in ihrer Arbeit inne, und der alte Tom McLeod wandte sich an Macklin. »Hast du das gehört?« fragte er. »Keiner von uns wird seine Heimat je wiedersehen.«

Macklin beobachtete, daß Shackleton sich auf die Lippe biß.

Gegen Mitternacht hatte das Eis die klaffende Wunde am Heck teilweise wieder geschlossen, und der Druck des nachfließenden Wassers war geringer geworden. Doch noch immer mußten sämtliche Seeleute abwechselnd die Pumpen bedienen, damit das Wasser nicht höher stieg. Sie arbeiteten die ganze Nacht durch mit geschlossenen Augen wie Tote, die an einen teuflischen Apparat gefesselt waren, der sie nie zur Ruhe kommen ließ.

Bei Anbruch der Dämmerung hatte sich die Lage immer noch nicht gebessert, genausowenig zur Mittagszeit. Gegen 16 Uhr hatten die Pressungen einen neuen Höhepunkt erreicht. Die Decks gaben nach, Balken barsten; das Heck wurde sieben Meter nach oben gedrückt, Ruder und

Achtersteven herausgerissen. Das Wasser strömte ein und gefror, wodurch der Bug immer schwerer wurde, so daß das Eis an den Bordwänden hinaufkroch und die *Endurance* von seinem schieren Gewicht überflutet wurde. Trotzdem pumpten sie immer noch weiter. Doch um 17 Uhr wußten sie, daß es Zeit war aufzugeben. Das Schiff war verloren, das brauchte ihnen niemand zu sagen.

Shackleton nickte Wild zu, und Wild ging über das zitternde Deck, um zu sehen, ob noch jemand im Vorderschiff war. Er fand How und Bakewell, die nach ihrem Einsatz an den Pumpen zu schlafen versuchten. Er steckte den Kopf in die Mannschaftskajüte und sagte:

»Sie ist am Ende, Männer. Ich denke, es ist Zeit, von Bord zu gehen.«

II. TEIL

Kapitel 1

»Möge Gott Euch helfen, Eure Pflicht zu tun & Euch sicher durch alle Gefahren zu Land und zur See geleiten.

Möget Ihr die Werke des Herrn schauen & all seine Wunder in Ewigkeit.«

Diese Worte waren auf das Deckblatt der Bibel geschrieben, die Königinmutter Alexandra von England der Expedition mit auf den Weg gegeben hatte. Als Shackleton die *Endurance* verließ und langsam über das Eis auf ihr Zeltlager zuging, hielt er diese Bibel in seiner Hand.

Die anderen nahmen von seiner Ankunft kaum Notiz. Sie krochen geschäftig in und aus den Zelten und versuchten wie benommen, es sich mit den ihnen verbliebenen Kräften einigermaßen bequem zu machen. Einige legten Planken nebeneinander, um nicht auf dem schneebedeckten Eis liegen zu müssen. Andere breiteten Segeltuchplanen auf den Boden. Doch es gab nicht genug Bodenbelag für jeden, einige der Männer mußten direkt auf dem nackten Schnee liegen. Es machte kaum einen Unterschied. Schlaf war das einzige, was zählte. Und sie schliefen – die meisten engumschlungen mit ihren nächsten Zeltkameraden, um nicht zu erfrieren.

Shackleton hingegen versuchte nicht einmal zu schlafen. Ununterbrochen lief er auf dem Eis auf und ab. Die Pressungen waren immer noch stark, und verschiedentlich wurde auch das Lager heftig erschüttert. Zweihundert Meter entfernt erhoben sich die dunklen Umrisse der *Endurance* in den klaren Nachthimmel. Um 1 Uhr spürte Shackleton auf seinem Weg eine weitere Erschütterung, und ein schmaler Spalt schlängelte sich zwischen den Zelten über die Scholle. Shackleton beeilte sich, die erschöpften Schlafenden zu wecken. Es bedurfte einer Stunde schwerer Arbeit, das Lager auf die größere Hälfte der Scholle zu verlegen.

Danach war es überall ruhig, doch unmittelbar vor Einbruch der Dämmerung hörte man einen lauten Knall von der *Endurance*. Bugspriet und Klüverbaum waren gebrochen und auf das Eis gefallen. Für den Rest der Nacht konnte Shackleton den gespenstischen Rhythmus des Stampfstags

hören, das durch die Bewegung des Schiffes langsam vor und zurück gezerrt wurde.

Als der Morgen kam, war das Wetter noch immer trübe und verhangen, doch die Temperaturen waren auf minus vierzehn Grad gestiegen. Die Männer kletterten steif und kalt aus ihren Lagern auf dem Eis. Sie brauchten sehr lange, bis sie richtig wach waren. Shackleton drängte sie nicht, und nach einer Weile begannen sie von selbst, die Ausrüstung zu sichten und auf den Schlitten zu verstauen. Es war eine stille Zeit, und es wurden kaum Befehle gegeben. Jeder begriff seine Aufgabe und machte sich an ihre Erledigung, ohne dazu aufgefordert werden zu müssen.

Wie alle wußten, sah der Plan vor, daß sie zur 346 Meilen nordwestlich gelegenen Paulet-Insel marschierten, auf der sich noch die 1902 zurückgelassenen Vorräte befinden sollten. Die Entfernung war weiter als die Strecke von New York nach Pittsburgh, Pennsylvania, und sie mußten zwei ihrer drei Boote hinter sich herziehen, weil man davon ausging, früher oder später auf offenes Wasser zu stoßen.

McNeish und McLeod begannen, den Walfänger und einen der Kutter auf die Schlitten zu hieven. Zusammen mit ihren Schlitten würden die Boote jeweils mehr als eine Tonne wiegen, und niemand machte sich Illusionen, daß es etwa leicht werden würde, sie über die unebene Eisfläche mit ihren bisweilen bis zu zwei Stockwerken hohen Druckgraten zu ziehen.

Trotzdem gab es erstaunlicherweise keinerlei Anzeichen von Entmutigung unter den Männern. Alle arbeiteten in einem Zustand benommener Müdigkeit vor sich hin, und niemand hielt inne, um über die grausamen Konsequenzen des Verlusts ihres Schiffes nachzudenken. Auch die Tatsache, daß sie ihr Lager auf einer nur etwa zwei Meter dicken Scholle aufgeschlagen hatten, beunruhigte sie nicht. Verglichen mit dem Alptraum der Strapazen und Ungewißheit der letzten Tage auf der *Endurance* war es das reinste Paradies. Es war genug, daß sie noch lebten – und sie taten nur, was sie tun mußten, damit das so blieb.

Man konnte sogar einen Hauch gedämpfter Hochstimmung feststellen. Zumindest lag jetzt eine klar umrissene Aufgabe vor ihnen. Die neun Monate der Unentschlossenheit und Spekulation darüber, was passieren könnte, die Zeit des ziellosen Treibens mit dem Packeis war vorüber. Jetzt mußten sie einfach nur hier rauskommen, wie entsetzlich schwierig das auch sein mochte.

Im Laufe des Tages pilgerten immer wieder kleine Gruppen zu dem Wrack, das ihr Schiff gewesen war. Doch jetzt war die *Endurance* kein Schiff mehr, sie lag nicht einmal richtig im Wasser. Sie war ein zerrissenes, verbogenes Holzgerippe. In seiner Wut, sie zu zerbrechen, war das Eis durch die Bordwände gedrungen und stützte so den zerbrochenen Rumpf. Solange die Pressungen anhielten, würde das Schiff über Wasser bleiben.

Auf einem Ausflug zog eine Gruppe auf der vorderen Rahnock, der einzigen noch stehenden Takelung, einen Union Jack auf. Wenn die *Endurance* unterging, sollte sie es zumindest mit fliegenden Fahnen tun.

Das Bepacken der Schlitten dauerte bis zum nächsten Tag an, und am Nachmittag rief Shackleton sämtliche Männer in der Mittes des Zeltkreises zusammen. Seine Miene war ernst. Er erklärte, daß es unbedingt erforderlich sei, daß alles Gewicht bis zum absoluten Minimum reduziert würde. Jeder dürfe lediglich die Kleider auf seiner Haut plus zwei Paar Handschuhe, sechs Paar Socken, zwei Paar Stiefel, einen Schlafsack und ein Pfund Tabak mitnehmen – sowie zwei Pfund persönlicher Ausrüstung. Im Brustton der Überzeugung legte Shackleton dar, daß verglichen mit ihrem Überleben keine Sache irgendwelche Relevanz hätte, und ermahnte die Männer, sich rücksichtslos jeder unnötigen Unze Gewicht zu entledigen, egal wie wertvoll sie sein mochte.

Nachdem er gesprochen hatte, griff er unter seinen Parka, zog ein goldenes Zigarettenetui und mehrere Goldmünzen hervor und warf sie vor seine Füße in den Schnee.

Dann schlug er die Bibel auf, die Königin Alexandra ihnen gegeben hatte, und riß das Deckblatt und die Seite mit dem 23. Psalm sowie eine weitere Seite aus dem Buch Hiob heraus, auf der folgender Vers stand:

> »Aus wessen Schoß geht das Eis hervor,
> und wer hat den Reif unter dem Himmel gezeugt,
> daß Wasser sich zusammenzieht wie Stein
> und der Wasserspiegel gefriert?«

Dann legte er die Bibel in den Schnee und ging davon.

Es war eine dramatische Geste, und das war von Shackleton auch so beabsichtigt. Beim Studium des Ausgangs vergangener Expeditionen war er

zu der Ansicht gekommen, daß diejenigen, die sich mit Ausrüstung und Instrumenten für jede Eventualität belastet hatten, weit schlechter gefahren waren als jene, die totale Einsatzbereitschaft zugunsten größtmöglicher Geschwindigkeit geopfert hatten.

Im Laufe des weiteren Nachmittags wuchs der Haufen der nicht lebensnotwendigen Dinge im Schnee stetig an. Es war »eine außergewöhnliche Sammlung«, wie James notierte. Chronometer, Äxte, ein Ophthalmoskop, Sägen, Teleskope, Socken, Lupen, Pullover, Meißel, Bücher, Briefpapier – und eine große Zahl von Bildern und persönlichen Andenken. Für einige Männer wurde das Zweipfundlimit aus besonderen Gründen gelockert. So wurde den beiden Ärzten selbstverständlich eine kleine Menge medizinischer Vorräte und Instrumente eingeräumt. Die Männer, die ein Tagebuch führten, durften es behalten. Und Hussey erhielt sogar den ausdrücklichen Befehl, sein Banjo mitzunehmen, obwohl es zwölf Pfund wog. Das Instrument wurde in seinem Koffer im offenen Bootsraum des Walfängers vertäut, um es vor dem Wetter zu schützen.

Am nächsten Tag sollte die Reise beginnen. Am Abend vor dem Aufbruch schrieb Shackleton in sein Tagebuch: »Ich bete zu Gott, daß ich es schaffe, die ganze Truppe heil zurück in die Zivilisation zu führen.«

Der 30. Oktober war ein bewölkter Tag mit gelegentlichem Schneeregen. Die Temperatur war auf unbehaglich warme minus neun Grad gestiegen, so daß die Oberfläche des Eises weich war – alles andere als ideale Schlittenbedingungen.

Sie verbrachten den Vormittag damit, die letzten Vorräte zu verpacken. Gegen halb zwölf machten sich Shackleton und Wild auf, eine Route auszukundschaften. Vor seinem Aufbruch befahl Shackleton, daß die drei jüngsten Hunde und Sirius getötet werden sollten. Letzterer war ein etwas älterer Hund aus einem früheren Wurf, dessen einziger Fehler es war, daß er sich nie an das Zaumzeug gewöhnt hatte. McNeishs Kater, der irrtümlich Mrs. Chippy getauft worden war, bevor man sein Geschlecht festgestellt hatte, sollte ebenfalls vernichtet werden. Nahrung gab es nur für die Tiere, die ihr Gewicht ziehen konnten.

Tom Crean, hart und praktisch wie immer, führte die jüngeren Hunde und Mrs. Chippy ein wenig vom Lager fort und erschoß sie ohne Skrupel, doch es war Macklins Pflicht, Sirius zu töten, eine Aufgabe, zu der er sich kaum überwinden konnte. Widerwillig nahm er eine Zwölfkaliber-

Schrotflinte aus Wilds Zelt und führte Sirius in Richtung eines entfernten Druckgrats. Als er eine geeignete Stelle gefunden hatte, blieb er stehen und sah auf den Hund herab. Sirius war ein bereitwilliger, freundlicher junger Hund, der immer wieder mit wedelndem Schwanz hochsprang und versuchte, Macklins Hände abzulecken. Macklin stieß ihn ständig weg, bis er schließlich die Nerven aufbrachte, Sirius den Lauf der Schrotflinte in den Nacken zu legen. Als er abdrückte, war seine Hand so zittrig, daß er nachladen und ein zweites Mal abfeuern mußte, um den Hund zu töten.

Gegen 14 Uhr brachen sie auf. Shackleton, Wordie, Hussey und Hudson gingen mit einem Schlitten und einer Sammlung von Schaufeln und Eispickeln voran. Sie versuchten die übrige Mannschaft über eine möglichst ebene Route zu führen, doch alle paar hundert Meter mußten sie einen Druckgrat überqueren. Dann machten sie sich an die Arbeit und hämmerten darauf los, bis sie eine Art Miniaturpaß für die Boote geschlagen hatten. Bei besonders hohen Wällen mußten sie auf beiden Seiten eine Rampe aus Eis und Schnee bauen.

Ihnen folgten die Hundegespanne vor den Schlitten, die mit bis zu neunhundert Pfund beladen waren. Als letztes kamen die Boote, gezogen von fünfzehn in die Spur gespannten Männern unter Worsleys Kommando. Es war eine mörderische Schufterei. Wegen ihres Gewichts sanken die Boote in die weiche Oberfläche aus Eis und Schnee, und um sie vorwärts zu bewegen, mußten sich die Männer in die Seile stemmen, bis sie manchmal fast parallel zum Boden hingen. Die ganze Aktion erinnerte eher an ein Pflügen des Schnees denn an eine Schlittenfahrt.

Shackleton wies die Mannschaft klugerweise an, in Staffeln von jeweils einer Viertelmeile zu marschieren. Er befürchtete, daß sich weitere Spalten auftun und die Truppe trennen könnten, wenn sich ihre Marschformation zu weit auseinanderzog. Sie kamen nur langsam und beschwerlich voran, weil die Männer den Weg etwa alle tausend Meter zurückgehen mußten. Gegen 17 Uhr, nach drei Stunden Marsch, waren sie etwa eine Meile Luftlinie vom Schiff entfernt, obwohl sie mit allen Umwegen vermutlich die doppelte Strecke zurückgelegt hatten. Einige der Hundegespanne, die gependelt waren, um weitere leichte Ausrüstung zu holen, hatten wahrscheinlich mehr als zehn Meilen absolviert.

Um 18 Uhr gab es ein Abendessen, danach krochen die müden Männer sofort in ihre Schlafsäcke. In der Nacht begann es heftig zu schneien, bis zur

Dämmerung hatte sich eine fünfzehn Zentimeter dicke, breiige Decke über sie gebreitet. Die Temperaturen schossen auf minus drei Grad hoch, was die Aussichten für die Schlitten extrem ungünstig machte.

Am Morgen entdeckten Shackleton und Worsley eine ziemlich gute Route nach Westen, und um 13 Uhr machte sich die gesamte Truppe auf den Weg. Doch in dem tiefen Schnee kamen sie nur quälend langsam voran, und die meisten Männer waren schon nach einer halben Stunde schweißnaß und von Durst gepeinigt.

Die anstrengendste Arbeit war das Ebnen eines Pfades für die Bootsschlitten. Trotzdem hatten die fünfzehn Männer an den Booten das Gefühl, ihre Last durch tiefen Schlamm zu zerren. Nach einer Weile führten Wild und Hurley ihre Gespanne zurück, um den anderen zu helfen. Sie hängten sich an den Kutter und schafften es schließlich, ihn in Bewegung zu setzen.

Nachdem sie um 16 Uhr erst eine knappe Dreiviertelmeile hinter sich gebracht hatten, erreichten sie eine dicke ebene Scholle. Da kein anderer passender Lagerplatz in Sicht war, beschloß Shackleton, die Nacht hier zu verbringen. So schnell, wie die Zelte aufgeschlagen waren, waren sie auch schon von innen durchgeweicht. Es war unmöglich hineinzukriechen, ohne Massen von feuchtem klebrigem Schnee mitzuschleppen.

Macklin bemerkte: »Ich kann nicht umhin, Mitleid mit Worsley zu empfinden, der am Eingang des Zeltes liegt, denn er bekommt die Nässe von allen anderen Insassen ab.«

Doch Worsley war alles andere als verzweifelt. Er schrieb am selben Abend in sein Tagebuch: »Die Geschwindigkeit, mit der man seine Ideen völlig umkrempeln kann … und sich an einen Zustand der Barbarei gewöhnen kann, ist wundervoll.«

Shackleton war froh über die gute Laune, die unter den Männern herrschte. »Viele scheinen das Ganze als eine Art Spritztour zu betrachten«, notierte er, »und das ist besser so.«

Außerdem stellte er fest: »Diese Scholle ist wirklich kräftig. Werden heute nacht schlafen.«

Die Scholle war in der Tat riesig, ihr Durchmesser betrug mehr als eine halbe Meile, und sie war gut drei Meter dick mit einer zusätzlichen Schneedecke von eineinhalb Metern. Worsley schätzte, daß sie zwei Jahre alt sein mußte.

Ihre Festigkeit frisch im Gedächtnis, machte sich Shackleton am nächsten Morgen erneut mit Wild auf, um eine Route zu erkunden. Im Westen sahen sie ein Chaos aus gebrochenen und übereinandergeschobenen Schollen, »ein Meer aus Buckeln«, so Shackleton, »das ein weiteres Vorwärtskommen unmöglich« machte. Auf einer solchen Oberfläche würden Boote und Schlitten keine zehn Meilen durchhalten.

Auf dem Weg zurück ins Lager reifte in Shackleton ein Entschluß. Er rief alle Männer zusammen und erklärte ihnen, daß sie bisher weniger als eine Meile pro Tag geschafft hatten und die vor ihnen liegende Strecke immer unwegsamer wurde. Die zurückgelegte Entfernung würde die investierte Anstrengung kaum rechtfertigen. Da sie wahrscheinlich keinen besseren Lagerplatz finden würden, würden sie bleiben, wo sie waren, bis die Drift sie näher an Land getragen hätte.

Enttäuschung huschte über einige Mienen, doch Shackleton ließ den Männern keine Zeit zum Klagen. Er schickte die Hundegespanne zurück zu ihrem ersten, knapp zwei Meilen entfernt liegenden Lager, um soviel Nahrung, Kleidung und Ausrüstung wie möglich zu holen.

Wild wurde zusammen mit sechs anderen Männern zurück zum Schiff beordert, um alles zu bergen, was in ihrer Lage noch von Wert sein könnte. Als sie die *Endurance* erreichten, entdeckten sie, daß das Eis den verbogenen Rumpf in den vergangenen zwei Tagen weiter verwüstet hatte. Der Bug war noch tiefer ins Eis gedrückt worden, so daß die gesamte Back von Schollentrümmern bedeckt war. Die Takelung war ein unbeschreibliches Gewirr aus gebrochenen Masten und verknoteter Talje, die sie aufschneiden mußten, um sicher arbeiten zu können. Dann hackten sie ein Loch in die Decke der Kombüse und bargen ein paar Vorratskisten. Doch der Hauptpreis des Tages, der für den Rücktransport zu dem Lager den gemeinsamen Einsatz mehrerer Hundegespanne erforderlich machte, war das dritte Boot.

Zum Abendessen befahl Shackleton Green, einige Stücke Blubber in den Robbenfleischeintopf zu geben, damit sich die Mannschaft daran gewöhnte. Als sie die gummiartigen, nach Lebertran schmeckenden Brocken in ihrer Brühe schwimmen sahen, entfernten einige der Männer pingelig jedes einzelne Stück. Doch die meisten von ihnen waren so hungrig, daß sie freudig jeden Bissen selbst mit Blubber herunterschlangen.

Kapitel 2

Sie waren seit genau einer Woche auf dem Eis. Binnen sieben Tagen waren sie von der geordneten, sogar angenehmen Existenz auf der *Endurance* zu einem Leben primitivster Unbequemlichkeit, permanenter Nässe und unentrinnbarer Kälte übergegangen. Vor etwas mehr als einer Woche hatten sie noch in ihren warmen Kojen geschlafen und ihre Mahlzeiten in gemütlicher Atmosphäre um den Tisch in der Messe zu sich genommen. Jetzt drängten sie sich in überfüllten Zelten, lagen in Schlafsäcken aus Rentierhaut oder Wolle auf dem nackten Eis oder bestenfalls auf harten Holzbalken. Beim Essen saßen sie im Schnee, und jeder aß aus einem Aluminiumbecher, den sie »Pfännchen« nannten und in den alles gleichzeitig ausgeschenkt wurde. Als Besteck hatte jeder einen Löffel, ein Messer – und seine Finger.

Sie waren Schiffbrüchige in einer der unwirtlichsten Regionen der Welt und drifteten mit unbekanntem Ziel dahin, ohne Hoffnung auf Rettung und überlebensfähig nur, solange die Vorsehung ihnen Nahrung schickte.

Und doch hatten sie sich überraschend problemlos an ihr neues Leben gewöhnt, die meisten der Männer schienen ehrlich glücklich. Die menschliche Anpassungsfähigkeit ging so weit, daß sie sich gelegentlich sogar an ihre verzweifelten Lebensumstände erinnern mußten. Am 4. November schrieb Macklin in sein Tagebuch: »Es war ein wunderschöner Tag, und es ist schwer vorstellbar, daß wir uns in einer derart grausam prekären Lage befinden.«

Diese Einschätzung war typisch für die gesamte Mannschaft. Sie hatten keinen Helden in ihren Reihen, jedenfalls nicht im literarischen Sinne. Und doch verzeichnete kein einziges Tagebuch Gedanken, die über die nüchterne Routine der alltäglichen Verrichtungen hinauswiesen.

Es gab nur eine größere Veränderung ihrer generellen Einstellung – ihre Haltung gegenüber dem Essen. Worsley beobachtete: »Es ist skandalös – wir scheinen jetzt nur noch fürs Essen zu leben und ans Essen zu denken. Nie zuvor habe ich ein so waches Interesse an Nahrung entwickelt wie zur Zeit – und darin sind wir alle gleich … Wir sind bereit, alles zu essen, vor allem

gekochtes Blubber, das vorher keiner von uns anrühren wollte. Wahrscheinlich ist es das Leben im Freien und die Notwendigkeit, sich für die Körperwärme nur auf die Nahrung und nicht auf ein Feuer zu verlassen, die uns so häufig daran denken läßt …«

Am nächsten Morgen, dem 5. November, waren sie um 6 Uhr wach, und fast alle kehrten zum Schiff zurück. Einige Männer versuchten private Bergungsaktionen. Macklin suchte die Bibel, die seine Mutter ihm geschenkt hatte. Er kroch durch ein Loch im schief stehenden Deckhaus, um zu dem Gang zu gelangen, der zu seiner alten Kabine führte. Er mußte sich auf einem Handlauf über dem Eis und Wasser in der Hocke Zentimeter für Zentimeter vorantasten. Doch etwa vier Meter vor der Kabinentür bremste die Wasserkante sein Vorwärtskommen. Er konnte die Tür in dem dunklen, eisigen Wasser zwar deutlich erkennen, sie aber nicht erreichen.

Greenstreet hatte mehr Glück und drang so weit in seine Kabine vor, daß er einige Bücher bergen konnte. How und Bakewell, deren Quartier im Vordeck hoffnungslos überflutet war, gingen andernorts auf Schatzsuche. Sie tasteten sich vorsichtig durch einen Gang unter Deck und passierten die Tür der Abteilung, die Hurley als Dunkelkammer benutzt hatte. Als sie hineinsahen, entdeckten sie die Kisten mit Hurleys Negativen. Nach kurzem Zögern zwängten sich die beiden Matrosen durch die halb verklemmte Tür, stapften durch das knöcheltiefe Wasser und nahmen die Kisten von den Regalen. Es war ein echter Schatz, den sie Hurley an jenem Abend überreichten.

Die Bergungsmannschaft ging mit Hingabe ans Werk, ohne die Nützlichkeit jedes gesicherten Gegenstands lange zu erwägen. Und es gab auf dem Schiff im Grunde auch kaum etwas, das sich nicht auf die eine oder andere Art verwenden ließ. Holz ließ sich immer zum Feuermachen fürs Kochen gebrauchen; Segeltuch konnte man als Bodenbelag und zum Flicken der Zelte verwenden; aus Seilen ließen sich Halfter für die Hundegespanne knüpfen. Die Männer demontierten das komplette Ruderhaus in einem Stück und brachten es zum Lager, wo es als eine Art tragbares Depot dienen konnte. Nutzholz, Sparren, Segel und Rigg folgten.

Sie arbeiteten bis gegen 17 Uhr, bevor sie mit einer letzten Ladung ins Lager zurückkehrten. Als sie neben den Schlitten hertrotteten, erspähte Hurley etwa tausend Meter rechts von ihnen eine große Weddellrobbe. Er hatte keine Waffe bei sich, mit der er das Tier hätte töten können, also nahm

er ein Stück Holz und näherte sich der Robbe behutsam. Als er nahe genug war, schlug er das Tier mit seinem Knüppel bewußtlos und tötete es dann, indem er einen Eispickel in sein Gehirn trieb. Auf dieselbe Weise wurden auf dem Weg zurück ins Lager noch zwei weitere Robben erlegt.

Im ganzen jedoch war die Menge der vom Schiff geborgenen Vorräte enttäuschend klein. Der meiste Proviant war unter dem Deck im ehemaligen Ritz verstaut. Um dorthin vorzudringen, hätte man das Deck aufreißen müssen, das stellenweise mehr als dreißig Zentimeter dick war und einen knappen Meter unter Wasser lag. Doch die Bergung dieser Vorräte war dringend erforderlich, so daß am nächsten Tag McNeish mit der Aufgabe betraut wurde. Nach stundenlanger Arbeit mit Eispickeln und diversen Takelagen gelang es der Truppe auch tatsächlich, ein Loch in das Deck zu schlagen und zu reißen.

Sofort begannen Vorräte nach oben zu treiben, als erstes ein Faß mit Walnüssen. Anderes mußte an Deck gehievt werden – eine Kiste Zucker, eine Schachtel Backpulver. Am Ende des Tages hatten sie fast dreieinhalb Tonnen Mehl, Reis, Zucker, Gerste, Linsen, Gemüse und Gelee geborgen und per Schlitten ins Lager verfrachtet. Es war ein äußerst lohnender Beutezug gewesen, und die gesamte Mannschaft war in Hochstimmung. Zur Feier des Anlasses bereitete Green ein Seehundcurry. Doch kaum einer der Männer bekam mehr als den ersten Bissen herunter. Green hatte mindestens die dreifache Dosis Curry verwendet. »Ich mußte es essen, um meinen Hunger zu stillen«, schrieb Macklin später in sein Tagebuch, »doch jetzt fühlt sich mein Mund an wie ein Kalkofen, und ich bin fast verdörrt vor Durst.«

Am Nachmittag des 6. November mußten die Bergungsarbeiten eingestellt werden, weil ein Schneesturm aus südlichen Richtungen die Männer in ihre Zelte trieb. Es war ihr erster Blizzard auf dem Eis. Die Zelte wackelten und klapperten unter der Kraft des Sturmes, während die Männer sich kalt und beengt aneinanderkauerten. Der einzig ermutigende Gedanke war, daß der Sturm sie nach Norden trieb – in Richtung der so unendlich weit entfernten Zivilisation.

Shackleton nutzte die Gelegenheit, um sich mit Wild, Worsley und Hurley über die Ernährungslage zu beraten. Sie hatten jetzt gut viereinhalb Tonnen Proviant, die Schlittenration in Konzentratform für die sechsköpfige Truppe, die die Durchquerung des Kontinents hatte in Angriff nehmen sollen, nicht

mitgezählt, die Shackleton für Notfälle aufbewahren wollte. Sie errechneten, daß die Vorräte bei vollen Rationen für alle etwa drei Monate halten müßten. Und da sie sich sicher waren, in Kürze eine wachsende Zahl von Robben und Pinguinen zu erjagen, entschieden sie, daß sie in den kommenden zwei Monaten gefahrlos volle Rationen an alle Männer ausgeben konnten.

Das würde sie bis zum Januar durchbringen, bis zur Sonnenwende des antarktischen Sommers. Shackleton war überzeugt, daß sie bis dahin wüßten, welches Schicksal sie erwartete. Dann mußte eine endgültige Entscheidung getroffen werden, solange noch Zeit war, vor dem Wintereinbruch aktiv zu werden.

Alles hing von der Drift des Packeises ab. Wenn die allgemeine Nordwestdrift anhielt, konnte das Eis sie bis zur Antarktischen Halbinsel, möglicherweise sogar bis zu den gut fünfhundert Meilen entfernten Südorkney-Inseln tragen. Wenn die Drift aus irgendeinem Grund blockiert werden sollte, würden sie sich kaum von der Stelle bewegen. Möglicherweise trieb das Eis auch nach Nordosten oder sogar direkt nach Osten und damit sie weg vom Land.

Was immer geschehen würde, der Januar würde den Punkt markieren, von dem an es kein Zurück gab. Wenn die Drift sie in Richtung Land trieb, sollte das Wasser bis dahin so eisfrei sein, das sie Boote wässern und den vielversprechendsten Punkt ansteuern konnten. Das erschien plausibel – zumindest theoretisch. Wenn das Packeis sich nicht von der Stelle bewegte, sollte auch das bis Januar offensichtlich sein. Dann würde die Mannschaft, anstatt einen Winter auf dem Eis zu verbringen, ihre Boote bis auf eine kleine Pinte, die der Schiffszimmermann gebaut hatte, verlassen und versuchen, die nächste Küste zu erreichen. Eine riskante Aktion, aber immer noch besser, als auf dem Eis zu überwintern.

Die dritte Perspektive jedoch war fürwahr bitter. Wenn das Packeis nach Nordosten oder Osten driftete und sie ihre Boote nicht zu Wasser lassen konnten, würden sie den Winter auf einer treibenden Scholle verbringen und versuchen müssen, die polare Nacht mit ihrer lähmenden Kälte und ihren heftigen Stürmen irgendwie zu überleben. Wenn es darauf hinausliefe, würden sie es bis Januar wissen. Dann würde immer noch genug Zeit bleiben, einen Fleischvorrat anzulegen, der sie durch den Winter bringen würde. Doch an diese Möglichkeit mochte niemand auch nur denken.

Kapitel 3

Die Anwesenheit von Frank Hurley bei diesem Treffen auf höchster Ebene über die Nahrungssituation hatte eine besondere Bedeutung. Er wurde nicht wegen seiner antarktischen Erfahrung eingeladen – es gab andere wie Alf Cheetham oder Tom Crean, die weit erfahrener waren –, sondern weil Shackleton Hurley nicht gegen sich aufbringen wollte. Diese Entscheidung ist typisch für einen grundlegenden Charakterzug des Expeditionsleiters.

Obwohl Shackleton im physischen Sinne praktisch keine Angst kannte, litt er unter einer fast pathologischen Angst, er könnte die Kontrolle über die Situation verlieren. Zum Teil erwuchs diese Haltung aus seinem verzehrenden Verantwortungsbewußtsein. Er hatte das Gefühl, da er die Männer in diese Lage gebracht hatte, wäre es seine Pflicht, sie auch wieder aus ihr herauszuführen. Deshalb hatte er ein besonders waches Auge auf potentielle Unruhestifter, die den Zusammenhalt der Truppe unterminieren könnten. Shackleton fürchtete, daß eine uneinige Gruppe möglicherweise nicht den zusätzlichen Einsatz aufbringen würde, der in einer Krise den Unterschied zwischen Scheitern und Überleben ausmachen konnte. Deshalb war er bereit, fast jede Anstrengung zu unternehmen, um die Mannschaft als eine verschworene Truppe unter seiner Kontrolle zusammenzuhalten.

Obwohl Hurley ein brillanter Photograph und ein ausgezeichneter Arbeiter war, war er auch ein Mann, der am dankbarsten auf Schmeicheleien reagierte, häufig aufgemuntert werden mußte und das Gefühl brauchte, wichtig genommen zu werden. Shackleton spürte dieses Bedürfnis – vielleicht hat er es sogar überschätzt – und fürchtete, daß Hurley sich bei Nichtbeachtung geschnitten fühlen und Unzufriedenheit unter den Männern verbreiten könnte.

Dementsprechend häufig suchte Shackleton Hurleys Rat und achtete darauf, dessen Arbeit zu loben. Außerdem teilte er Hurley in sein eigenes Zelt ein, was dessen Snobismus schmeichelte und gleichzeitig die Möglichkeit, latent Unzufriedene um sich zu scharen, auf ein Minimum reduzierte.

Auch andere Zeltgemeinschaften wurden unter dem Gesichtspunkt zusammengestellt, Ärger zu vermeiden. Außer mit Hurley teilte Shackleton sich das Zelt Nr. 1 noch mit Hudson, dem Navigator, und James, dem Physiker. Obwohl keiner dieser Männer in irgendeiner Hinsicht ein Unruhestifter war, schien Shackleton sich Sorgen darüber zu machen, daß sie Reibereien verursachen könnten, wenn sie zu lange in zu engem Kontakt mit den anderen wären.

Hudson war, wie er immer gewesen war, schlicht und ein wenig enervierend. Seine Versuche, witzig zu sein, gerieten eher albern als komisch, weil ihm feinere Wahrnehmung für andere abging. Er war ein junger Dandy, ziemlich eingenommen von seinem guten Aussehen, aber im Grunde eher unsicher. Diese grundlegende Unsicherheit machte ihn egozentrisch, er war ein schlechter Zuhörer. Man konnte darauf zählen, daß er irgendwann jedes Gespräch unterbrach, um etwas über sich selbst anzubringen – auch wenn es häufig keinerlei Bezug zu dem Gesprächsthema hatte. Wegen dieser Ich-Bezogenheit fiel es ihm auch schwer zu erkennen, wenn man sich über ihn lustig machte, wie zum Beispiel bei dem Streich, der ihm den Spitznamen Buddha eingebracht hatte. Seltsamerweise schien Hudson es fast zu genießen, verspottet zu werden, bot es ihm doch zumindest Gelegenheit, im Mittelpunkt zu stehen. Shackleton mochte Hudson mitnichten, doch er zog es vor, selbst mit ihm vorliebzunehmen, als seine Gesellschaft den anderen zuzumuten.

Was James anbetraf, so hätte er wahrscheinlich besser gar nicht mit der Expedition aufbrechen sollen. Er hatte einen akademischen Hintergrund und war recht wohlbehütet aufgewachsen. Er war ein Gelehrter und ungemein fähiger und hingebungsvoller Wissenschaftler, doch in praktischen Dingen war er ungeschickt und auch wenig kooperativ. Der Aspekt des Abenteuers, der für die meisten anderen Männer den größten Reiz an der Expedition ausmachte, interessierte James kaum. Als Persönlichkeit war er das ziemlich genaue Gegenteil von Shackleton. Mehr ihm zuliebe als aus irgendeinem anderen Grund nahm Shackleton James in sein eigenes Zelt.

Auch die Zuweisung von McNeish zu Zelt Nr. 2 unter Wilds Obhut war ein wohlüberlegter Zug gewesen. Als Schiffszimmermann war McNeish ein exzellenter Handwerker. Niemand sah ihn je ein Lineal benutzen. Er

betrachtete eine zu erledigende Arbeit nur kurz und machte sich dann daran, die benötigten Teile zuzusägen – und sie paßten immer genau.

Doch obwohl McNeish ein Riese von einem Mann und entsprechend kräftig war, war er schon sechsundfünfzig Jahre alt – mehr als doppelt so alt wie das Durchschnittsalter der Expedition – und litt an Hämorrhoiden. Außerdem hatte er praktisch vom ersten Tag an Heimweh. Im Grunde verstand niemand, warum er überhaupt mitgekommen war. Aus welchem Grund auch immer, McNeish neigte zur Nörgelei. Und wegen seiner langen Erfahrung als Seefahrer spielte er sich gern als »Klugschieter« auf, der genau über die Rechte der Seeleute Bescheid wußte. Alles in allem hatte Shackleton das Gefühl, daß man McNeish im Auge behalten sollte, und er wies Wild entsprechend an.

Doch selbst der mürrische McNeish war glücklich über den Schneesturm, der am 6. November von Südosten blies. Obwohl die Männer gezwungen wurden, in ihren Zelten zu bleiben, und die allgemeinen Lebensbedingungen miserabel waren, waren sie sich sicher, ein gutes Stück Richtung Norden getrieben zu werden. »Wir hoffen alle, daß er einen Monat dauert«, schrieb McNeish über den Sturm.

Er dauerte achtundvierzig Stunden, und als das Wetter aufklarte, konnte Worsley eine Positionsbestimmung vornehmen, die ergab, daß sie sechzehn Meilen nach Nordwesten getrieben waren – eine höchst befriedigende Strecke.

An jenem Nachmittag kehrte Shackleton mit einer kleinen Truppe und drei Hundegespannen zum Schiff zurück, um die Bergungsaktion fortzusetzen. Doch die *Endurance* war weitere fünfundvierzig Zentimeter gesunken und lag nur noch auf einer Höhe mit der Eisoberfläche. Es war unmöglich, weitere Vorräte und Gerätschaften zu bergen. Kurz bevor sie sich auf den Rückweg machten, feuerte die Truppe als Abschiedsgruß für das Schiff einen Schuß aus der Leuchtpistole ab.

Am nächsten Tag begannen die Männer aus den Resten der Sparren und Planken, die sie vom Schiff mitgebracht hatten, einen Aussichtsturm zu bauen. McNeish machte sich an die Konstruktion eines besseren Schlittens für den Walfänger, wobei er das extrem kräftige Kernholz benutzte, das zuvor die Seiten der *Endurance* vor dem Eis geschützt hatte.

Die Tage waren jetzt deutlich länger als die Nächte, die Sonne ging um 21 Uhr unter und gegen 3 Uhr morgens wieder auf. Abends gab es genug Licht,

um Karten zu spielen oder zu lesen. Häufig brachte Hussey sein Banjo in das Kombüsenzelt, wo die Glut in dem Blubber-Ofen seine Finger so weit wärmte, daß er spielen konnte, und stets fand sich eine Schar von Sängern zusammen. Die sieben Männer aus Zelt Nr. 5 unter Obhut von Worsley führten eine abendliche Vorlesestunde ein. Clark war der erste Rezitator und entschied sich für ein Bändchen mit dem unpassenden Titel *Science from an Easy Chair* [Wissenschaft aus dem Schaukelstuhl]. Es war gewiß kein Polstersessel, in dem seine Zuhörer den Vortrag verfolgten, sie lagen vielmehr aneinandergekuschelt in einem Kreis um ihr Zelt, die Füße unter einem Haufen von Schlafsäcken, um ein wenig kollektive Wärme zu erzeugen. Als Greenstreet an der Reihe war, wählte er Sir Walter Scotts *Marmion*. Macklin vertraute seinem Tagebuch an: »Ich finde, sein Vortrag ist ein ausgezeichnetes Schlafmittel.«

Grund für den Optimismus und die gute Stimmung war die feste Überzeugung, daß ihre Lage nur von kurzer Dauer sein würde. In nicht allzu ferner Zukunft mußten sich die Dinge ändern. Der Sommer nahte. Sie waren sich sicher, daß die Drift des Packeises, die bisher eher kriechend vorangekommen war, an Geschwindigkeit zunehmen würde. Und selbst wenn dies ausbliebe, würde das sommerliche Wetter das Eis aufbrechen, und sie konnten die Boote nehmen.

Am 12. November, vier Tage nach Ende des Schneesturms, drehte der Wind auf Nord, und auf einmal schien der Sommer dazusein. Das Thermometer kletterte auf die Rekordmarke von zwei Grad über Null, und etliche der Männer entblößten ihre Oberkörper, um sich den Luxus einer Wäsche im Schnee zu gönnen.

Ansonsten machte die Wärme die Lebensbedingungen noch unerträglicher. Tagsüber war es in den Zelten drückend heiß – Shackleton maß in seinem Zelt einmal siebenundzwanzig Grad. Worsley behauptete, er könnte regelrecht zusehen, wie der Schnee sich in Wasser verwandelte. Die Oberfläche der Scholle wurde ein Morast aus geschmolzenem Schnee und bröckelndem Eis. Die Fortbewegung war tückisch, weil das poröse Eis immer wieder unerwartet nachgab und die Männer bis zu den Knien oder sogar den Hüften in ein Wasserloch sacken ließ. Der Transport der schweren Robben mit Schlitten war das Schlimmste, die Fahrer waren bei ihrer Rückkehr für gewöhnlich naß bis auf die Haut.

Doch das Leben bot auch Ablenkungen. Am 12. November entschied Orde-Lees, der knickrige Storekeeper der Expedition, der unter den Männern als »Colonel«, »Alte Tante«, »Mundräuber« oder »Tatmensch« und unter einer Flut weiterer wenig schmeichelhafter Spitznamen bekannt war, für eine Weile aus Zelt Nr. 5 auszuziehen.

Worsley beschrieb die Aktion mit sarkastischem Vergnügen in seinem Tagebuch: »Heute abend erhob sich bitteres Schluchzen und Wehklagen unter den Männern von Zelt Nr. 5 ob des Verlustes ihres heißgeliebten ›Colonel‹, der sein Lager für die Dauer der Saison in das Vorratslager im ehemaligen Ruderhaus verlegt hat. Großzügig erhörte er unser aufrichtiges Flehen und Bitten, zumindest weiter mit uns zu speisen, außerdem tröstete er uns mit der Versicherung, daß er unverzüglich in unser bescheidenes, aber glückliches Heim zurückkehren wird, sobald wir Vorbereitungen für den Abmarsch treffen.«

Von allen Teilnehmern der Fahrt war Orde-Lees gewiß der seltsamste. Und wahrscheinlich auch der kräftigste. Bevor er sich der Expedition anschloß, war er Ausbilder bei der königlichen Marine Seiner Majestät gewesen und hätte problemlos jeden der anderen siebenundzwanzig Männer vertrimmen können. Doch trotz der Schmähungen, mit denen seine Schiffskameraden ihn überhäuften, ließ sich Orde-Lees nie zu einer Schlägerei provozieren. Normalerweise erwiderte er nur gekränkt: »Also, wirklich, so was solltest du nicht sagen.«

Trotzdem war er alles andere als ein Feigling. Er ging vielmehr fast tollkühne Risiken ein. Bei der Robbenjagd stürzte er sich über offene Wasserrinnen und sprang, umkreist von Schwertwalen, behend von Scholle zu Scholle. Im tiefsten Winter hatte er im Frachtraum der *Endurance* einmal ein Fahrrad gefunden und war zu einem Ausflug über die gefrorenen Schollen aufgebrochen. Zwei Stunden war er in der gefährlichen Kälte unterwegs gewesen, bis schließlich eine Suchmannschaft losgeschickt werden mußte, um ihn zu finden. Nachdem man ihn auf das Schiff zurückgebracht hatte, ordnete Shackleton an, daß Orde-Lees das Schiff nie wieder ohne Begleitung eines weiteren Mannes verlassen durfte, und befahl Worsley, auf die Einhaltung des Befehles zu achten.

Orde-Lees hatte einen rätselhaften, regelrecht kindischen Charakter. Er war ein im Wesensgrund fauler Mensch, wenn es nicht gerade um die wenigen Aktivitäten ging, die ihm Spaß machten, wie zum Beispiel das

Skilaufen. Doch er schämte sich seiner Faulheit nicht und machte auch keinerlei Anstalten, sie zu vertuschen. Selbst unter verzweifeltsten Bedingungen, wenn andere Männer kurz vor dem Zusammenbruch standen, schien er sich unumwunden vor seinen Pflichten zu drücken, und vielleicht war es nur seiner treuherzigen Arglosigkeit zu verdanken, daß die anderen ihn trotzdem tolerierten.

Als Storekeeper hingegen leistete er zumindest unter ihren kargen Bedingungen ausgezeichnete Arbeit. Er litt unter einer morbiden Angst zu verhungern, weshalb er die Vorräte so geizig wie möglich verwaltete. Shackleton mußte ihn mehrmals tadeln, weil er zuwenig zu essen herausgerückt hatte.

Ständig brachte er seine Zeltgenossen gegen sich auf. Wenn er an der Reihe war, einen Topf heißer Brühe aus der Kombüse zu holen, ließ er sich unterwegs ablenken, so daß das Essen bei seiner Rückkehr kalt war. Kein noch so inständiges Bitten, Fluchen oder Drohen zeitigte irgendeine Besserung. Außerdem hatte er einen regelrechten Sammeltick, so daß sein Kram mehr Platz einnahm, als ihm zustand.

Shackleton gegenüber benahm er sich hingegen unterwürfig – eine Haltung, die Shackleton nicht ausstehen konnte. Der Leiter der Expedition hegte wie fast jeder andere eine intensive Abneigung gegen Orde-Lees, was er ihm einmal sogar offen ins Gesicht sagte. Es ist typisch für Orde-Lees, daß er die Begebenheit zwar in seinem Tagebuch festhielt, jedoch in der dritten Person schrieb, als wäre er nur ein Beobachter des Gespräches gewesen.

Doch trotz all dieser wenig einnehmenden Charakterzüge konnte Orde-Lees offenbar nie wirklich bösartig sein. Die meisten Kameraden schrieben ihn als einen Narren ab, der, auch wenn er allen auf die Nerven ging, meistens ziemlich lächerlich dabei wirkte.

Am 13. November verkündete Shackleton, der eifrig mögliche Fluchtrouten studiert hatte, seinen Plan.

Bisher schien die Drift sie direkt auf die 275 Meilen nordwestlich gelegene Snow Hill Island zuzutreiben. Diese Insel lag vor der Küste der Antarktischen Halbinsel und war vermutlich durch eine Eisbrücke mit dem Festland verbunden. Wenn sich das Packeis so weit öffnete, daß sie rechtzeitig ein Boot wassern konnten, ließe sich dort vielleicht eine Landung

versuchen. Dann konnten sie die 150 Meilen nach Westen bis zur Antarktischen Halbinsel über Land zurücklegen und würden irgendwann in der Wilhelmina Bay ankommen, die im Sommer häufig von Walfängern angelaufen wurde. Sobald der Kontakt zu den Walfängern hergestellt war, wäre ihre Rettung gesichert.

Shackleton plante, vier Mann auf die Reise über Land und die mehr als 2500 Meter hohen Gletscherausläufer der Antarktischen Halbinsel zu schicken, während der Rest der Expedition bei der Snow Hill-Insel auf ihre Rettung wartete.

Es war keineswegs sicher, ob sich dieser Plan in die Tat umsetzen ließ, doch selbst die entlegenste Möglichkeit mußte in Erwägung gezogen und in allen Einzelheiten durchdacht werden. Hurley machte sich daran, eine Reihe von Schrauben so abzufeilen, daß man sie als Stollen unter den Schuhen der Männer befestigen konnte, die möglicherweise Gletscher erklimmen mußten. Shackleton studierte jede einzelne Karte der Gegend, um die beste Route zu bestimmen.

Als wollte es die Männer an ihre prekäre Lage erinnern, dröhnte an jenem Abend ein Geräusch wie von entferntem, gedämpftem Donnergrollen über das Eis. Eine neue Druckwelle kündigte sich an, und sie sahen, wie in dreieinhalb Kilometern Entfernung erneute Eispressungen das Schiff attackierten. Gegen 21 Uhr hörten sie ein berstendes Krachen. Als sie aufblickten, sahen sie, daß der Fockmast gebrochen und samt der blauen Flagge auf das Eis geschlagen war.

Kapitel 4

Obwohl ihre Scholle die Eispressung unbeschadet überstanden hatte, gab Shackleton, der nicht wollte, daß sich unter den Männern ein falsches Gefühl von Sicherheit breitmachte, am 15. November Regeln für das Verhalten in Notfällen aus. Auch wenn ein fluchtartiger Aufbruch ziemlich unwahrscheinlich war, wurde jedem Mann eine bestimmte Aufgabe zugeteilt für den Fall, daß sie ihr Lager eilig abbrechen mußten. Wenn sie über das Eis fliehen sollten, würden die Hundeführer ihre Gespanne so schnell wie möglich anschirren, während die anderen Männer Vorräte und Ausrüstung zusammenpacken, die Zelte abbauen und bei den Schlitten bereitstehen sollten. Falls sie aber wie erhofft zu Wasser entkommen konnten, wären die Boote fertigzumachen.

Doch es war unmöglich, eine gewisse selbstzufriedene Trägheit zu verhindern, die sich in dem Maße einstellte, in dem die Männer sich an die alltägliche Routine des Lagerlebens gewöhnten. Die Reihe der blaßgrünen Zelte erschien ihnen mittlerweile beinahe so vertraut, wie das Schiff es gewesen war. Zwei Zelte wurden nach konventioneller Art von einem Bambuspfahl in der Mitte gestützt. Die anderen waren von Marston speziell für die Expedition entworfene Kuppelzelte, die nach dem gleichen Prinzip wie die Sonnenblende eines Kinderwagens funktionierten, so daß man sie binnen Sekunden auf- und wieder abbauen konnte. Dafür hielten sie jedoch den Stürmen nicht so gut stand wie die Stangenzelte.

Der Tag im Lager begann um 6.30 Uhr, wenn die Nachtwache einen Eßlöffel Benzin aus einem Faß in der Kombüse in einen kleinen eisernen Untersetzer auf dem Boden des Ofens gab, das Benzin anzündete und Blubberstreifen auf einem Rost über dem Untersetzer entflammte. Hurley hatte den Ofen aus einem alten Ölfaß und einer gußeisernen Kohlenrutsche aus dem Schiff gebaut.

Der Ofen stand in der Mitte der Kombüse, die ihrerseits kaum mehr als ein provisorischer Windschutz aus in das Eis getriebenen Sparren war, über die man ein Segel gespannt und festgezurrt hatte. Die Kombüse diente gleichzeitig als Bibliothek, die wenigen von der *Endurance* geretteten Bücher

wurden in Sperrholzkisten aufbewahrt. An einem Pfosten hing ein Chronometer, an einem anderen ein Spiegel.

Sobald das Feuer im Ofen brannte, weckte die Nachtwache Green, damit er mit der Zubereitung des Frühstücks beginnen konnte. Bis 7 Uhr waren die ersten Männer aus ihren Zelten gekommen, um sich hinter einigen nahe gelegenen Eishügeln zu erleichtern. Viele trugen ausgefranste Zahnbürsten mit sich und machten auf dem Rückweg Halt, um sich mit Schnee die Zähne zu putzen. Die Langschläfer, die um 7.45 Uhr noch immer nicht wach waren, wurden von der Nachtwache hochgescheucht, die von Zelt zu Zelt ging und »Reise! Reise« rief. Die Männer setzten sich auf ihre zusammengerollten Schlafsäcke und warteten auf das Frühstück – manchmal ein Robbensteak, manchmal Fisch aus der Dose, manchmal Haferschleim oder Pemmikan und Tee.

Nach dem Frühstück gingen die Männer ihren üblichen Pflichten nach. Green verbrachte den Vormittag mit der Zubereitung von sogenannten »bannocks«, kleinen Fladenbroten, häufig mit Hundedörrfleisch, Linsen oder sonst etwas vermischt, um ihnen irgendeinen Geschmack zu geben. Außerdem mußte ständig Eis zu Wasser geschmolzen werden.

Der alte Chippy McNeish verbrachte, meist unterstützt von McLeod, How und Bakewell, die Tage damit, die Bordwände des Walfängers und eines der Kutter zu erhöhen und sie so seetauglich wie möglich zu machen, was ihnen durch den Mangel an Material und Werkzeug sehr erschwert wurde. Nur eine Säge, ein Hammer, ein Meißel und ein Breitbeil waren geborgen worden. Und McNeish hatte ein paar Nägel gerettet, die er eigenhändig aus den Decksaufbauten der *Endurance* gezogen hatte.

Auch Hurley war mit Vorbereitungen für die Bootsfahrt beschäftigt. Er war nicht nur ein ausgezeichneter Photograph, sondern auch ein versierter Klempner und hatte sich an den Bau einer primitiven Bootspumpe aus einem rohrartigen Stück Kessel aus dem Kompaßhaus des Schiffes gemacht.

Der Rest der Mannschaft verbrachte die Zeit mit der Jagd. Die meisten Männer zogen zu zweit los, um nach Robben zu suchen, während die Hundeführer mit ihren Gespannen Übungsfahrten um die Scholle unternahmen. Dabei sahen die Hundeführer oft, daß die Jäger von ferne ein kleines Fähnchen schwenkten – das Signal, daß sie eine Robbe gesichtet hatten, woraufhin sich eines der Gespanne auf den Weg dorthin machte, um den Kadaver zurück zum Lager zu transportieren.

Die Tötung einer Robbe war für gewöhnlich eine blutige Angelegenheit. Wild hatte vom Schiff einen Revolver, eine Zwölfkaliber-Schrotflinte und ein 33-kalibriges Gewehr mitgebracht, doch die Munition war begrenzt. Deshalb töteten die Männer die Robben wann immer möglich von Hand. Dafür mußten sie sich den Tieren behutsam nähern, sie durch einen Schlag auf die Nase mit einem Ski oder abgebrochenen Ruder betäuben und ihnen dann die Halsschlagader durchschneiden, damit sie verbluteten. Manchmal wurde das Blut in einem Gefäß aufgefangen, um es an die Hunde zu verfüttern, doch meistens ließ man es einfach in den Schnee sickern. Eine andere Technik bestand darin, den Robben mit der Spitzhacke den Schädel einzuschlagen, doch die beiden Schiffsärzte rieten davon ab, weil dadurch das Hirn der Tiere oft nicht mehr verzehrbar war, obwohl es wegen seines sehr hoch veranschlagten Vitamingehalts eine besonders geschätzte Speise war.

Anfangs waren einige der Männer, vor allem der kleine Louis Rickenson, der erste Maschinist, ein wenig zimperlich, was diese scheinbar kaltblütige Jagdmethode anging. Doch das hielt nicht lange vor. Wenn es darum ging, auf jede mögliche Art Nahrung zu sichern, war der Wille zu überleben bald stärker als jedes Bedenken.

Nach dem Mittagessen, das normalerweise aus ein bis zwei »bannocks« pro Person bestand, machten sich die Männer daran, die Hundehalfter zu stärken, die Ausrüstung umzupacken oder bei den Booten zu helfen. Um 17 Uhr wurden die Hunde unter schrecklichem Gekläff gefüttert, für die Männer gab es um halb sechs Abendessen – meistens Seehundbrühe, ein »bannock« und einen Becher heißen, wäßrigen Kakaos.

Die abendlichen Aktivitäten waren von Zelt zu Zelt unterschiedlich. In Worsleys Zelt gab es die bereits erwähnten Vorlesestunden. Im Zelt Nr. 1, Shackletons Viermannzelt, wurde unweigerlich Poker, Patience oder Bridge gespielt. Die Matrosen und Feuerwehrleute in Zelt Nr. 4 spielten ebenfalls Karten oder saßen zusammen und spannen Seemansgarn. Dabei kam das Thema Sex nur sehr selten zur Sprache, und das lag nicht an postviktorianischer Prüderie, sondern schlicht daran, daß ihnen das Thema unter Bedingungen, in denen Kälte, Feuchtigkeit und Hunger die Gedanken fast jeden Mannes ständig beherrschten, vollkommen fremd erschien. Wenn über Frauen gesprochen wurde, dann nostalgisch und wehmütig – von der Sehnsucht nach einer Ehefrau, Mutter oder einer Liebsten daheim.

Licht aus – eine bloße Redewendung, da es mittlerweile beinahe sechzehn Stunden am Tag hell war – hieß es um 20.30 Uhr. Viele der Männer legten sich schon früher hin, nachdem sie Hosen und Pullover aus- und vielleicht ein trockenes Paar Socken angezogen hatten. Die Unterwäsche zog niemand je aus. Einige Männer blieben bis nach der Sperrstunde wach, mußten sich jedoch flüsternd unterhalten, weil in der kalten, klaren Luft alle Geräusche besonders weit trugen.

Um 22 Uhr herrschte Ruhe im Lager, nur die Nachtwache patrouillierte einsam von Zelt zu Zelt und warf ab und zu ein Auge auf den Chronometer in der Kombüse, um festzustellen, wann der einstündige Wachdienst vorüber war.

Die auffälligste Veränderung seit Aufgabe der *Endurance* vor drei Wochen betraf das Aussehen der Männer. Einige hatten schon immer Bärte getragen, die jetzt nur ein wenig zotteliger wirkten als vorher. Doch auch die zuvor glattrasierten Gesichter waren jetzt mit Stoppeln übersät.

Außerdem waren alle Gesichter vom Blubber-Ruß verschmiert. Er drang überall ein, klebte hartnäckig an jedem Berührungspunkt und reagierte kaum auf Schnee und das bißchen Seife, das zum Waschen ausgegeben wurde.

Was die Hygiene anbetraf, gab es zwei Denkschulen. Obwohl ein Ganzkörperbad nicht in Frage kam, schrubbten sich einige Männer ihr Gesicht mit Schnee ab, wann immer das Wetter es erlaubte. Andere ließen die Schmutzschicht absichtlich auf ihrer Haut stehen, weil sie das angeblich gegen Frostbeulen abhärtete.

Was das Essen anging, war das Lager ebenfalls gespalten in Sparsame und Nicht-Sparsame. Worsley war der Kopf der Nicht-Sparer, die alles, was sie kriegen konnten, und wann immer in sich hineinstopften. Orde-Lees mit seiner alles verzehrenden Angst zu verhungern war der Hauptvertreter des Spargedankens. Bei kaum einer Mahlzeit verzehrte er seine gesamte Portion. Statt dessen verstaute er meistens ein Stück Fladenbrot oder Käse in seiner Kleidung, um es später zu essen oder für schlechtere Zeiten aufzubewahren. Häufig konnte er den Rest eines Essens aus der Tasche ziehen, das bereits eine, zwei oder drei Wochen zuvor ausgegeben worden war.

Dabei herrschte in jenen Tagen kein Mangel an Nahrung. Besonders zuvorkommende Tiere tauchten sogar persönlich im Lager auf. Am 18. November watschelte eine heruntergekommene, kaum einen Monat alte

Robbe zwischen den Zelten umher, die ihre Mutter offensichtlich an einen Schwertwal verloren hatte. Obwohl sie so klein war, daß sie als Nahrung praktisch wertlos war, töteten die Männer sie widerstrebend doch, da sie auf sich gestellt offensichtlich nicht überlebensfähig war. Am Neunzehnten brach unter den Hunden ein Riesenradau aus, der die Ankunft einer weiteren Robbe im Lager verkündete – diesmal war es ein riesiger Krabbenfresser-Bulle. Nach mehreren dieser Erscheinungen entwickelte Worsley die Theorie, daß die Robben das Lager irrtümlicherweise für Festland oder einen Brutplatz halten mußten, den sie unverzüglich ansteuerten.

Am frühen Morgen des 21. November machte sich erneut eine Bergungsmannschaft auf den Weg zum Schiff. Sie bemerkten, daß die Schollen, die die Bordwände durchbohrt hatten, sich leicht bewegten. Sie kehrten ins Lager zurück, wo die Hunde abgeleint und gefüttert wurden, als Shackleton aus seinem Zelt trat. Neben Hurleys Schlitten blieb er stehen. Es war 16.50 Uhr. Aus dem Augenwinkel bemerkte er, daß das Schiff sich bewegte. Er wandte sich rasch um und sah den Schornstein hinter einem Eishügel verschwinden.

»Sie sinkt, Männer!« rief er und rannte zum Aussichtsturm. Kurz darauf waren alle Männer aus den Zelten und bemühten sich, einen guten Aussichtspunkt zu erklimmen. Schweigend betrachteten sie das Schauspiel. Auf dem Packeis vor ihnen hob sich das Heck der *Endurance* zwanzig Fuß in die Höhe und verharrte dort eine Weile, die unbewegliche Schraube und das zertrümmerte Ruder gereckt, bevor sie langsam und lautlos unter dem Eis verschwand und nur eine kleine Lücke schwarzen, offenen Wassers hinterließ. Binnen sechzig Sekunden war auch die verschwunden, das Eis hatte sich wieder geschlossen. Das Ganze hatte nicht länger als zehn Minuten gedauert.

An jenem Abend hielt Shackleton in seinem Tagebuch lediglich fest, daß die *Endurance* gesunken war, und fügte hinzu: »Ich kann nicht darüber schreiben.«

Damit waren sie endgültig allein. Nun gab es in alle Richtungen nichts zu sehen außer endlosem Eis. Ihre Position war 68° 38½’ Süd, 52° 28’ West – ein Ort, an dem kein Mensch je zuvor gewesen war und von dem sie sich nicht vorzustellen vermochten, daß je wieder jemand dorthin wollen könnte.

Kapitel 5

Der endgültige Verlust der *Endurance* war insofern ein Schock, als er ihr scheinbar letztes Band mit der Zivilisation durchtrennte, und zwar endgültig. Das Schiff war ein greifbares Symbol gewesen, das sie mit der Außenwelt verbunden hatte. Es hatte sie fast um den halben Globus gebracht oder, wie Worsley es ausdrückte: »…uns so weit und gut getragen und den tapfersten Kampf gekämpft, den je ein Schiff gekämpft hat, bevor es sich dem gnadenlosen Packeis ergeben hat.« Jetzt war das Schiff weg.

Doch die Reaktion war in erster Linie sentimental wie beim Ableben eines alten Freundes, der schon lange vom Tod gezeichnet gewesen war. Sie hatten bereits vor Wochen mit dem Sinken ihres Schiffes gerechnet. Schon als sie sie vor fünfundzwanzig Tagen verließen, hatten sie es unter dem Eindruck getan, daß die *Endurance* jeden Moment untergehen könnte, und es war in der Tat bemerkenswert, daß sie sich so lange gehalten hatte.

Am nächsten Morgen gelang Worsley eine ermutigende Positionsbestimmung. Trotz des seit vier Tagen wehenden Nordwinds waren sie nicht zurückgetrieben worden. Offenbar war das Packeis unter den günstigen Einfluß einer südlichen Strömung geraten. Doch Hussey hatte irritierende Veränderungen im Verhalten des Eises beobachtet. Auch unter dem Einfluß von Nordwinden zeigte es keinerlei Neigung aufzubrechen. Diese Winde waren zuvor über offenes Meer geweht und deshalb vergleichsweise warm gewesen, doch nun waren sie beinahe so kalt wie die Winterwinde vom Pol. Das ließ nur einen Schluß zu: Nach Norden erstreckten sich riesige Eisflächen und kein offenes Wasser.

Trotzdem legten die Männer einen erstaunlichen Optimismus an den Tag. Die Erhöhung der Bordwände des Walfängers war fast abgeschlossen, und alle waren von McNeishs Arbeit beeindruckt. Der Mangel an Werkzeug und Material schien ihn nicht im mindesten beeinträchtigt zu haben. Zum Kalfatern der zusätzlichen Planken benutzte er Lampendocht und Marstons Ölfarbe.

An jenem Abend, dem ersten nach dem Sinken der *Endurance*, erlaubte Shackleton ein besonderes Festessen aus Fischpaste und Keksen. Alle waren

begeistert.

»Dieses Leben hat fürwahr seine Reize«, schrieb Macklin. »Ich habe einmal gelesen, daß ein Mann zu seinem Glück nur einen vollen Bauch und genug Wärme braucht, und ich fange beinahe an zu glauben, daß es so ist. Keine Sorgen, keine Züge, keine Briefe, die beantwortet, oder Hemdkragen, die getragen werden müssen – obwohl ich mich frage, wer von uns die Gelegenheit, all das schon morgen wieder um sich zu haben, nicht begierig ergreifen würde!«

Macklins gute Laune dauerte bis zum nächsten Tag an, als er mit Greenstreet auf Robbenjagd ging. Die beiden bekamen spontan Lust, eine Fahrt in einer der schmalen offenen Wasserrinnen zu unternehmen. Da sie wußten, daß Shackleton, der jedes unnötige Risiko strikt ablehnte, garantiert wütend würde, wenn er sie beobachtete, entfernten sie sich ein Stück vom Lager, wo sie sich durch eine Reihe von Eisbuckeln vor Zuschauern geschützt wähnten. Sie kletterten auf eine kleine, stabile Scholle und stakten mit Skistöcken vorwärts.

Sie waren gerade richtig in Schwung, als sie Shackleton ganz in der Nähe auf Wilds Schlitten sahen. Shackleton erblickte sie im selben Moment.

»Wir kamen uns beide vor wie Schuljungen, die beim Äpfelklauen erwischt worden sind«, sagte Greenstreet. »Wir sind sofort ans Ufer geklettert, haben weiter Robben gejagt und den Boß schließlich bei unserer Rückkehr ins Lager getroffen. Statt der erwarteten langen Strafpredigt warf er uns nur einen vernichtenden Blick zu und ging weiter.«

Shackletons Abneigung, das Schicksal herauszufordern, war allgemein bekannt. Diese Vorsicht hatte ihm den Spitznamen »Old Cautious« oder »Cautious Jack« eingebracht, obwohl es niemand gewagt hätte, ihn so anzusprechen. Die Männer, Offiziere, Wissenschaftler und Matrosen, nannten ihn unterschiedslos einfach »Boß«. Das war eher ein Titel als ein Spitzname, klang angenehm vertraut und doch nach absoluter Autorität. Deshalb war er besonders passend und entsprach Shackletons Einstellung und Verhalten genau. Er betonte den vertrauten Umgang mit seinen Männern und bestand auf absoluter Gleichbehandlung, was Nahrung und Kleidung anging. Er übernahm demonstrativ gemeinschaftliche Pflichten, etwa wenn er an der Reihe war, zum Essen den Eintopf aus der Kombüse ins Zelt zu bringen. Manchmal wurde er sogar regelrecht wütend, wenn er feststellte, daß der Koch ihn bevorzugt behandelt hatte.

Doch es ließ sich nun einmal nicht leugnen, daß er der Boß war. Es gab stets eine Grenze, eine Distanziertheit, die ihn von den anderen abhob. Diese Haltung hatte nichts Berechnendes, es war ihm nur schlicht unmöglich, auch nur für einen Moment seine Position und die damit verbundene Verantwortung zu vergessen. Mochten die anderen sich ausruhen oder Ablenkung darin finden, nur noch für den Augenblick zu leben – für Shackleton gab es weder Ruhe noch Ablenkung. Die Verantwortung lastete ganz allein auf seinen Schultern, und niemand konnte sich in seiner Gegenwart aufhalten, ohne das zu spüren.

Seine Distanziertheit war jedoch in aller Regel geistiger, nicht körperlicher Natur. Im Gegenteil, Shackleton war ständig präsent und nahm an allen Aktivitäten der Männer teil. So war er beispielsweise einer der ersten Neugierigen, als sich die Nachricht verbreitete, jemand in Zelt Nr. 5 hätte einen frischen Satz Spielkarten zutage gefördert. Gemeinsam mit McIlroy verbrachte er Stunden damit, den Männern Bridge beizubringen.

Die beiden Lehrer hätten kaum ein enthusiastischeres Auditorium finden können. Binnen achtundvierzig Stunden nahm die Beliebtheit des Spiels geradezu epidemische Ausmaße an. Am Achtundzwanzigsten stellte Greenstreet fest, »daß man aus jedem Zelt hören konnte ›1 Treff, 2 Cœur, 2 Ohne-Trumpf, Doubleton 2 Ohne-Trumpf‹ usw.« Wer nicht vom Spielfieber gepackt wurde, mußte sich beinahe als Außenseiter fühlen. Einmal wurden Rickenson und Macklin durch die versammelte Menge aus Spielern und Kiebitzen aus ihrem eigenen Zelt vertrieben.

Gleichzeitig wurden die Vorbereitungen für die »Reise nach Westen« abgeschlossen. Was McNeish, der Schiffszimmermann, an den Booten hatte leisten können, hatte er getan. Sie mußten nur noch getauft werden, eine Aufgabe, die Shackleton übernehmen sollte. Er entschied, daß die Ehre den Hauptsponsoren der Expedition zufallen sollte. Dementsprechend wurde der Walfänger auf den Namen *James Caird* getauft, der Kutter Nr. 1 wurde die *Dudley Docker*, der Kutter Nr. 2 die *Stancomb Wills*. George Marston, der Künstler, rührte zusammen, was er noch an Farben übrig hatte, und versah jedes Boot mit dem entsprechenden Schriftzug.

Außerdem machte sich Shackleton Worsleys Vorschlag zu eigen, die Scholle, auf der sie ihr Lager aufgeschlagen hatten, »Ocean Camp« zu nennen. Anschließend teilte er das Kommando über die Boote ein. Er selbst würde für die *James Caird* verantwortlich sein, Frank Wild sollte sein Erster

Offizier sein. Worsley wurde zum Kapitän der *Dudley Docker* bestimmt, Greenstreet zu seinem Stellvertreter, und »Buddha« Hudson erhielt das Kommando über die *Stancomb Wills* mit Tom Crean als Erstem Offizier.

Und damit neigte sich der November seinem Ende zu. Sie waren nun knapp einen Monat auf dem Eis. Und trotz all der Mühen und Unbequemlichkeiten waren diese Wochen des primitiven Lebens eigenartig bereichernd gewesen. Die Männer hatten gelernt, sich in einem Maße auf sich selbst zu verlassen, wie sie es zuvor nicht für möglich gehalten hätten. Nachdem er an einem Tag Stunden damit verbracht hatte, einen kunstvollen Flicken auf seinen Hosenboden zu nähen, schrieb Macklin in sein Tagebuch: »Wie undankbar war ich gegenüber denen, die diese Aufgaben zu Hause für mich erledigen.« Greenstreet empfand ganz ähnlich, nachdem er etliche Tage damit zugebracht hatte, ein Stück Robbenfell für die Besohlung seiner Schuhe abzuschaben und zu gerben. Er unterbrach seine Arbeit, um seinem Tagebuch anzuvertrauen: »Einer der schönsten Tage, die wir bisher hatten … es ist eine Freude zu leben.«

In gewisser Weise hatten sie sich besser kennengelernt. In dieser einsamen Welt des Eises und der Leere hatten sie zumindest eine Befriedigung erlebt. Sie waren gewogen und nicht für zu leicht befunden worden.

Natürlich dachten sie an Zuhause, doch niemand empfand den Drang, in die Zivilisation zurückzukehren um ihrer selbst willen. Worsley notierte: »Als ich eines schönen Morgens erwachte, verspürte ich eine große Sehnsucht nach dem Geruch des taufeuchten Grases und der Blumen an einem Frühlingsmorgen in Neuseeland oder England. Die Zivilisation vermißt man kaum – gutes Brot und Butter, Münchner Bier, Coromandel-Austern und Apfelkuchen mit Sahne sind eher angenehme Erinnerungen denn brennende Bedürfnisse.«

Die Tatsache, daß alle beschäftigt waren, trug viel zu ihrem Wohlbefinden bei. Doch gegen Ende November ging ihnen die Beschäftigung aus. Die Boote waren fertig und startklar. Sie waren probeweise zu Wasser gelassen worden und hatten den Test zufriedenstellend gemeistert. Die Vorräte für die Reise waren neu verpackt und gesichert worden. Karten der Gegend waren studiert, wahrscheinlich vorherrschende Winde und Strömungen erörtert worden. Hurley hatte eine Bootspumpe gebaut und war jetzt mit der

Konstruktion eines kleinen tragbaren Blubber-Ofens für die Fahrt beschäftigt.

Sie hatten ihre Schuldigkeit getan. Jetzt mußte sich nur noch das Eis öffnen.

Doch es öffnete sich nicht. Tag um Tag verstrich, und das Packeis blieb weitgehend unverändert. Auch ihre Drift war nicht besonders befriedigend. In dieser Phase wehten meist schwache südliche Winde, so daß das Packeis sich weiter mit derselben trägen Geschwindigkeit von zwei Meilen pro Tag nach Norden bewegte.

Häufig blieb ihnen sogar die Ablenkung verwehrt, die Gespanne zu trainieren. Manchmal bröckelte das Eis ein wenig, so daß ihre Scholle zur Insel wurde, die von bis zu sieben Meter breiten Wasserrinnen umgeben war. Dann mußten sie mit den Hunden auf beengtem Raum ihre Runden drehen. »Männer und Hunde trainieren auf der Scholle«, notierte Worsley. »Die komplette Distanz beträgt etwa 1½ Meilen, aber sie mehr als einmal zurückzulegen erweist sich für die Hunde als ebenso abscheulich monoton wie für uns selbst.«

Die Zeit wurde ihnen allmählich lang. Jeder Tag verschwamm gesichtslos mit dem vorherigen, und obwohl sie ausnahmslos versuchten, die Dinge positiv zu sehen, konnten sie sich eines wachsenden Gefühls der Enttäuschung nicht erwehren. Am 1. Dezember schrieb Macklin:

»Wir haben in knapp einem Monat einen Breitengrad (=60 Meilen) zurückgelegt. Das ist weniger als erhofft, doch wir treiben langsam, aber sicher weiter nach Norden, und bisher sind alle guter Dinge.«

Am 7. Dezember beruhigte McNeish sich mit dem Gedanken: »Wir sind ein Stück zurückgetrieben worden, doch ich denke, daß sich das zu unseren Gunsten auswirken wird, da es dem Eis zwischen uns & dem Land Gelegenheit gibt, sich zurückzuziehen & uns die Chance vorzustoßen.«

Seit Verlassen der *Endurance* hatten sie achtzig Meilen in fast gerader nördlicher Richtung zurückgelegt. Doch ihre Drift beschrieb einen leichten Bogen, der sich nun definitiv nach Osten und damit ablandig wand. Nicht so stark, als daß sie sich ernsthafte Sorgen machen mußten, aber genug, um Beunruhigung auszulösen.

Shackleton litt unter starken Ischias[2]-Beschwerden, die ihn an sein Zelt fesselten und den Kontakt zur Außenwelt des Lagers verlieren ließen. Doch

als sich sein Zustand zur Mitte des Monats hin besserte, spürte er die wachsende Unruhe unter den Männern sofort. Der 17. Dezember machte ihre Lage nicht besser. Als sie gerade über den 67. Breitengrad gedriftet waren, drehte der Wind auf Nordost. Die Positionsbestimmung des nächsten Tages ergab, daß sie wieder zurückgetrieben worden waren.

In jener Nacht senkte sich eine Spannung und ein Gefühl von überstrapazierter Geduld über das Lager, die Gespräche waren wortkarg. Viele Männer legten sich direkt nach dem Abendessen zum Schlafen hin. McNeish machte seiner angestauten Frustration in seinem Tagebuch Luft und ließ sich über die Vulgarität seiner Zeltgenossen aus:

»Man könnte meinen, man sei in Ratcliff Highway (im 19. Jahrhundert ein Rotlichtviertel beim Londoner Hafen) oder irgendeiner Spelunke gelandet, wenn man die Reden hört, die hier geführt werden. Ich bin mit allen möglichen Männern unter Dampf und unter Segeln zur See gefahren, doch noch nie mit Gestalten wie manchen aus unserer Truppe – wo die schmutzigsten Wörter als Kosenamen herhalten müssen und – was der Gipfel ist – auch noch unwidersprochen bleiben.«

Shackleton war besorgt. Von allen Feinden – der Kälte, dem Eis, der See – fürchtete er nichts mehr als die Demoralisierung. Am 19. Dezember schrieb er in sein Tagebuch: »Denke daran, gen Westen aufzubrechen.«

Einen Tag später hatte sich die Notwendigkeit zu handeln in seinem Sinn eingewurzelt, und am Nachmittag verkündete Shackleton seinen Plan. Am nächsten Morgen wollte er mit den Gespannen von Wild, Hurley und Crean das Gelände im Westen erkunden.

Die Reaktion kam sofort. Greenstreet schrieb: »Der Boß scheint entschlossen, einen Ausfall nach Westen zu wagen, da wir nicht wie geplant vorankommen. Das bedeutet, wir werden mit leichtem Gepäck und höchstens zwei Booten reisen und viele Vorräte zurücklassen müssen. Soweit ich das Gelände kenne, werden wir nur qualvoll vorankommen, weil das Eis noch weicher ist als bei Verlassen des Schiffes. Meiner Ansicht nach sollte diese Möglichkeit nur als letzter Ausweg in Erwägung gezogen werden, und ich hoffe ernsthaft, daß der Boß die Idee sofort wieder aufgeben wird. In unserem Zelt gab es erregte Diskussionen darüber …«

Die gab es in der Tat. Worsley dachte ganz ähnlich: »Ich denke, wir sollten hier bleiben – es sei denn, die Drift nach Osten verstärkt sich noch … Der Vorteil dabei liegt darin, daß die Drift uns einen Teil der Reise abnehmen

wird, ohne daß wir uns verausgaben müssen, daß wir wahrscheinlich drei Boote behalten können und daß sich im Packeis in der Zwischenzeit Rinnen auftun können.«

Doch viele andere verteidigten Shackletons Entscheidung nachdrücklich. Macklin schrieb: »… persönlich denke ich, daß wir so weit nach Westen vordringen sollten wie nur irgend möglich. Wir wissen, daß 200 Meilen weiter westlich Land liegt, das heißt, der Rand des Packeises müßte etwa 150–180 Meilen entfernt in dieser Richtung liegen … Bei unserer augenblicklichen Drift würden wir den Breitengrad der Paulet-Insel erst Ende März erreichen, und selbst dann können wir uns nicht sicher sein, daß uns der Ausbruch gelingt. Deshalb stehe ich auf dem Standpunkt: ›So schnell und weit nach Westen wie irgend möglich.‹ Die Drift treibt uns nach Norden, daraus ergäbe sich für uns eine Marschrichtung von Nordwest, und genau dort wollen wir hin … Wie dem auch sei, wir werden sehen, wie sie morgen darüber denken.«

Kapitel 6

Der Erkundungstrupp machte sich um 9 Uhr auf den Weg, um 15 Uhr waren die vier Männer zurück. Sie hatten gut sechs Meilen zurückgelegt. Um 17 Uhr rief Shackleton alle Männer zusammen und informierte sie darüber, daß »wir nach Westen vordringen können«. Er teilte mit, daß sie in sechsunddreißig Stunden, am frühen Morgen des 23. Dezembers, aufbrechen und hauptsächlich nachts marschieren würden, wenn die Temperaturen niedriger und die Eisoberfläche fester wäre.

Da sie über Weihnachten auf dem Marsch sein würden, erklärte er weiter, würden sie den Feiertag vor ihrem Aufbruch begehen. Alle Männer dürften zum Abendessen und am kommenden Tag verzehren, was immer sie wollten, da ein Großteil des Proviants ohnehin zurückgelassen werden müsse.

Die letzte Ankündigung ließ auch die entschiedensten Gegner des Plans umschwenken. Das »Weihnachtsgelage« begann sofort im Anschluß und dauerte fast den ganzen nächsten Tag. Jeder Mann aß, soviel er konnte – »und hinterher waren alle pappsatt«, wie Greenstreet bemerkte.

Um 3.30 Uhr am nächsten Morgen wurden die Männer geweckt. Alle Seeleute wurden vor den Schlitten der *James Caird* gespannt, und es gelang ihnen, das Schiff über das offene Wasser um die Scholle zu ziehen. Sie schoben es bis zu einer Verwerfung auf dem Eis, wo sich die Hälfte der Männer daranmachte, einen Weg zu ebnen, während die andere Hälfte umkehrte, um die *Dudley Docker* zu holen. Die *Stancomb Wills* sollte zurückbleiben.

Um 7 Uhr hatten sie die Boote mehr als eine Meile nach Westen bewegt, und alle Männer kehrten zum Frühstück ins Lager zurück. Um 9 Uhr wurden die Hunde angeschirrt und zogen sämtliche Vorräte und Ausrüstungsgegenstände, die auf den Schlitten verstaut werden konnten, zu den Booten. Um 13 Uhr waren die Zelte im neuen Lager aufgeschlagen und alle Männer eingetroffen.

Es war schrecklich feucht. Die Bodenmatten, die die Männer sich im Ocean Camp zurechtgeschnitten hatten, waren zurückgelassen worden. Jetzt

hatten sie nur noch Segeltuchplanen und Teile der Segel der *Endurance*, die praktisch keinen Schutz vor dem auf dem Eis stehenden Wasser boten. Nach einer Weile gaben es Macklin und Worsley auf, in ihrem Zelt zu schlafen und breiteten ihre durchweichten Schlafsäcke auf den Boden der *Dudley Docker*, eine zum Schlafen denkbar unbequeme Oberfläche, aber zumindest relativ trocken.

Um 19 Uhr rief Shackleton Worsley zu sich. Er überreichte ihm eine verkorkte Flasche mit einer Notiz und befahl ihm, mit Greenstreets Gespann zum Ocean Camp zurückzukehren und sie dort zu deponieren.

Die Nachricht besagte, daß die *Endurance* vom Packeis zerdrückt und bei 69° 5' Süd, 51° 35' West verlassen worden war. Die Mitglieder der Imperial Trans-Antarctic Expedition befänden sich nun bei 67° 9' Süd, 52° 25' West und würden in der Hoffnung, auf Land zu stoßen, nach Westen marschieren. Die Botschaft schloß mit den Worten: »Alle gesund.« Sie war auf den 23. Dezember 1915 datiert und mit »Ernest Shackleton« unterschrieben. Worsley verstaute die Flasche im Rumpf der im Ocean Camp zurückgelassenen *Stancomb Wills*.

Diese Nachricht war schlicht eine Botschaft an die Nachwelt, die alle, die möglicherweise auf ihren Spuren wandeln würden, darüber informierte, was Shackleton und seinen Männern 1915 widerfahren war. Shackleton hatte diese Nachricht absichtlich nicht vor ihrem Aufbruch im Ocean Camp deponiert, weil er fürchtete, daß die Männer sie finden und als Zeichen dafür deuten könnten, daß ihr Anführer nicht mehr an ihr Überleben glaubte.

Worsley war rechtzeitig zum Frühstück zurück, und um 20 Uhr setzten sie ihre Reise fort. Doch nach einem Marsch von fast eineinhalb Meilen wurden sie um 23 Uhr durch eine Reihe breiter Spalten und Trümmereis gestoppt. Um Mitternacht schlug die Gruppe die Zelte auf und legte sich zum Schlafen hin. Die meisten Männer waren von oben bis unten durchgeweicht – von dem Wasser, in dem sie lagen, und ihrem eigenen Schweiß. Und bis auf Socken und Handschuhe hatte keiner Kleider zum Wechseln dabei, so daß sie in ihren klatschnassen Klamotten in die Schlafsäcke kriechen mußten.

Früh am nächsten Morgen brach Shackleton mit einer dreiköpfigen Gruppe auf, konnte jedoch keine sichere Rinne für die Boote ausmachen. Sie verbrachten einen langen, schrecklichen Tag damit, darauf zu warten, was

das Eis tun würde. Kurz nach dem Abendessen sahen sie, wie die Spalten sich schlossen, doch es dauerte noch bis 3 Uhr nachts, bis der Trupp sich in Marsch setzen konnte.

Die erbärmliche kleine Marschformation quälte sich im blassen Zwielicht über die Schollen, Shackleton ging voran, um die beste Route zu erkunden. Hinter ihm folgten die sieben Hundeschlitten, die jeweils einen gesunden Abstand voneinander hielten, um Kämpfe zwischen den Hunden zu vermeiden. Es folgte ein kleiner Schlitten mit dem Blubber-Ofen und Kochutensilien, der von Greenstreet und Orde-Lees gezogen wurde, deren Gesichter durch den ständigen Aufenthalt in der Nähe des Ofens schon ganz schwarz vom Blubber-Ruß waren. Am Ende der Kolonne zogen siebzehn Männer unter Worsleys Kommando die Boote.

Selbst um 3 Uhr nachts, der kältesten Zeit des Tages, war die Eisoberfläche tückisch. Die morschen weichen Schollen waren mit einer harten Kruste überfroren, auf der wiederum eine Schneedecke lag. Dadurch wirkte die Oberfläche täuschend fest und schien einen Mann problemlos tragen zu können. Doch wenn er beim Vorwärtsgehen sein gesamtes Gewicht auf einen Fuß verlagerte, brach er ein und stand bis zu den Knien oder tiefer im eisigen Wasser.

Die meisten Männer trugen schwere Burberry-Durox-Stiefel – knöchelhohe Lederschuhe mit Gabardine-Gamaschen bis zu den Knien, die speziell für den Marsch auf hartem Eis entworfen worden waren. Doch während sich die Truppe über die angetauten Schollen schleppte, liefen diese Schuhe immer wieder voll Wasser. Durchgeweicht wogen sie gut sechs Pfund. Jeder Schritt bedeutete die erschöpfende Anstrengung, erst einen und dann den anderen Fuß aus gut einen halben Meter tiefen Löchern voller Schneematsch zu ziehen.

Am schlimmsten erging es den Männern, die die Boote schleppen mußten. Die Strapazen bei jedem Schritt wurden noch durch ihre Last verschlimmert. Sie konnten nur jeweils etwa zwei- bis dreihundert Meter diese Tortur ertragen. Dann ließen sie das Boot stehen, gingen langsam zum zweiten zurück und versuchten, unterwegs zu Atem zu kommen. Häufig mußten sie feststellen, daß der Schlitten unter dem zweiten Boot mittlerweile im Eis festgefroren war. Es blieb ihnen nichts anderes übrig, als sich erneut in die Seile zu stemmen und unter Worsleys Kommando »Eins,

zwei, drei … los!« drei- oder viermal gemeinsam heftig zu ziehen, bis die Kufen sich gelöst hatten.

Um 8 Uhr, nach fünfstündigem Marsch, gab Shackleton das Kommando zum Anhalten. Sie hatten eine kümmerliche halbe Meile zurückgelegt. Nach einer Stunde Pause kämpften sie noch bis Mittag weiter. Dann wurden die Zelte aufgeschlagen und das Abendessen ausgegeben: kaltes Robbensteak und Tee – sonst nichts.

Genau ein Jahr zuvor hatte Greenstreet nach einem festlichen Mahl an Bord der *Endurance* in sein Tagebuch geschrieben: »Hier ging ein weiterer Weihnachtstag zu Ende. Ich frage mich, wie und unter welchen Bedingungen wir das nächste Weihnachtsfest feiern werden.« An jenem Abend erwähnte er nicht einmal, welcher Tag es war. Und Shackleton hielt bündig alles fest, was gesagt werden mußte: »Seltsames Weihnachten. Gedanken an die Heimat.«

Um Mitternacht waren die Männer wieder auf den Beinen, um 1 Uhr setzten sie ihren Marsch fort. Doch nach vier Stunden erschöpfender Anstrengungen kam die Kolonne vor einer Reihe hoher Druckgrate und breiter Wasserrinnen zum Stehen. Während der Rest der Mannschaft wartete, machten sich Shackleton und Wild auf, eine leichter passierbare Route zu erkunden. Um 8.30 Uhr kehrten die beiden Männer mit der Nachricht zurück, daß sie etwa eine halbe Meile jenseits der Druckgrate eine Scholle von zweieinhalb Meilen Durchmesser entdeckt und von dort in nordnordwestlicher Richtung weitere ebene Schollen gesichtet hätten. Doch sie entschieden, mit dem Weitermarsch bis zum Einbruch der Nacht zu warten.

Die meisten Männer legten sich gegen Mittag hin und schliefen unruhig in der Nässe, bis sie um 20 Uhr geweckt wurden. Nach dem Frühstück machten sich alle Männer auf den Weg, den Shackleton und Wild erkundet hatten. Sie gingen daran, die Druckgrate zu durchbrechen und eine Art Damm für die Boote zu bauen, der an der höchsten Stelle etwa zweieinhalb Meter breit war.

Anschließend schirrten die Hundeführer ihre Gespanne an, Worsleys siebzehn Bootsschlepper folgten in ihrer Spur, und der ganze Zug setzte sich unter Shackletons Führung in Bewegung. Um 1.30 Uhr erreichte er den Rand der großen Scholle, die sie am Vortag entdeckt hatten. Die Truppe

lagerte lange genug, um einen Becher Tee und ein Stück Fladenbrot zu sich zu nehmen, bevor sie sich gegen 2 Uhr wieder in Marsch setzte.

Nach einer Stunde hatten sie die gegenüberliegende Seite der Scholle erreicht, wo sie ein weiteres Gebiet mit hohen Druckgraten antrafen. Nie war der Marsch beschwerlicher gewesen, vor allem für die Männer, die die Boote ziehen mußten. Nach zwei Stunden hatten sie nicht einmal tausend Meter zurückgelegt.

Plötzlich begehrte McNeish gegen Worsley auf und weigerte sich weiterzugehen. Worsley gab ihm den unmißverständlichen Befehl, seine Position hinter dem Schlitten wieder einzunehmen, doch McNeish blieb stur.

Er brachte vor, daß er rechtlich keinerlei Verpflichtung habe, irgendwelche Befehle zu befolgen, da das Schiff untergegangen sei und die von ihm unterschriebenen Bestimmungen über den Dienst an Bord damit hinfällig geworden seien, weshalb er die Freiheit hätte, zu gehorchen oder auch nicht, ganz wie ihm beliebte. Der »Klugschieter« in ihm brach hervor.

Schon kurz nach Beginn der Reise war der alte Schiffszimmermann immer unzufriedener und mürrischer geworden. Und im Laufe der Zeit hatte die harte Arbeit im Verein mit seinen persönlichen Unpäßlichkeiten seine ohnehin nie besonders optimistische Sicht der Dinge immer weiter angefressen. In den vergangenen beiden Tagen hatte er bereits offen genörgelt, und nun weigerte er sich schlicht weiterzugehen.

Es war eine Situation, die Worsleys beschränkte Führungsqualitäten bei weitem überstieg. Wäre er weniger erregbar gewesen, vielleicht hätte eine Chance bestanden, mit dem alten McNeish zurechtzukommen. Doch Worsley stand selbst kurz vor dem Überkochen. Er war bis auf die Knochen ausgelaugt und ebenfalls unzufrieden. Jeder Tag des Marsches hatte sein Gefühl bestärkt, daß ihre Reise sinnlos war.

Anstatt entschieden auf McNeishs Sturheit zu reagieren, informierte Worsley Shackleton auf der Stelle, was McNeishs Groll nur noch schlimmer machte.

Shackleton eilte vom Kopf des Zuges zurück, nahm McNeish beiseite und machte ihm »äußerst nachdrücklich« deutlich, was seine Pflicht war. McNeishs Einwand, daß er mit dem Sinken der *Endurance* von jeder Gehorsamspflicht befreit sei, wäre unter gewöhnlichen Umständen richtig gewesen. Ein von der Mannschaft unterschriebener Heuervertrag endet

normalerweise automatisch, wenn das Schiff sinkt – zusammen mit der Bezahlung. Doch die Seeleute der *Endurance* hatten einen zusätzlichen Artikel unterschrieben, in dem sie sich verpflichteten, »jeden Dienst an Bord, in den Booten oder an Land zu übernehmen, der ihnen vom Leiter und Eigner aufgetragen wird« – und das war Shackleton. Und nach seiner Definition waren sie nun »an Land«.

Ungeachtet der juristischen Feinheiten war McNeishs Haltung einfach absurd. Er konnte nicht weiter Mitglied der Mannschaft sein, ohne seinen Anteil an Arbeit zu übernehmen. Und wenn er es auf eigene Faust hätte versuchen wollen, wäre er – selbst wenn Shackleton etwas Derartiges erlaubt hätte – binnen einer Woche tot gewesen. McNeishs Einmannmeuterei war lediglich der irrationale erschöpfte Protest eines alten, geschundenen Körpers, der eine Pause verlangte. Selbst nach der Zurechtweisung durch Shackleton blieb McNeish bockig. Nach einer Weile ging Shackleton davon, um den Schiffszimmermann alleine wieder zur Vernunft kommen zu lassen.

Als sie um 6 Uhr wieder aufbrachen, um einen guten Lagerplatz zu erreichen, stand McNeish an dem ihm zugeteilten Platz am Heck des Bootsschlittens. Doch der Zwischenfall hatte Shackleton beunruhigt. Für den Fall, daß andere Seeleute ähnliche Bedenken hatten, ließ Shackleton alle Männer antreten und las den von ihnen unterschriebenen Heuervertrag laut vor.

An jenem Abend schliefen die Männer bis 20 Uhr und waren schon eine Stunde später wieder auf dem Marsch. Obwohl die Bedingungen auf dem Eis stetig schlechter zu werden schienen, hatten sie am nächsten Morgen um 5.20 Uhr nach einer nur einstündigen Rast mit Seehundeintopf die befriedigende Distanz von zweieinhalb Meilen zurückgelegt. Doch Shackleton traute dem Zustand des Eises nicht, und nachdem das Lager aufgeschlagen worden war, zog er mit Hurleys Gespann los, um die weitere Wegstrecke zu begutachten. Die beiden Männer erreichten die Absplitterung eines Eisbergs, die sie erklommen. Die Aussicht bestätigte Shackletons Befürchtungen. Man konnte etwa zwei Meilen weit sehen, und das Eis war absolut unpassierbar – von offenen Wasserrinnen durchzogen und von Verwerfungen übersät. Außerdem war es gefährlich dünn. Gegen 7 Uhr kehrten die beiden Männer ins Lager zurück, und Shackleton verkündete widerwillig, daß sie nicht weitermarschieren konnten. Die meisten Männer nahmen die Nachricht mit Entsetzen auf. Sie kam keineswegs unerwartet,

aber das Eingeständnis der Niederlage aus Shackletons Mund zu hören klang fast widernatürlich – und ein wenig beängstigend.

Doch keiner von ihnen kann die Niederlage als so bedrückend empfunden haben wie Shackleton selbst, dem der Gedanke an Aufgabe zutiefst zuwider war. Mit typisch eigenwilliger Interpunktion schrieb er an jenem Abend in sein Tagebuch: »Hingelegt, konnte aber nicht schlafen. Die ganze Sache überdacht & beschlossen, auf festes Eis zurückzuziehen, ist das einzig Sichere … Bin besorgt: Alle arbeiten gut bis auf den Zimmermann: Ich darf ihn in dieser Zeit der Mühen & Anstrengungen nicht aus den Augen lassen.«

Der Rückzug begann um 19 Uhr. Sie marschierten etwa eine Viertelmeile, bis sie eine relativ feste Scholle erreicht hatten, auf der sie ihr Lager aufschlugen. Am nächsten Morgen wurden alle Männer früh geweckt. Die meisten wurden auf die Robbenjagd geschickt, während Shackleton und Hurley eine mögliche Route nach Nordosten auskundschafteten und Worsley mit McIlroys Gespann einen Weg nach Süden suchte. Keiner von beiden entdeckte eine sichere Route.

Shackleton hatte im Eis um das Lager ein paar Risse entdeckt und befahl, sofort die Rückruf-Flagge zu hissen, um die Robbenjäger zurückzubeordern. Dann trat die gesamte Truppe erneut einen Rückzug von einer Meile an, um sich auf einer sehr flachen und schweren Scholle niederzulassen. Doch selbst hier waren sie nicht sicher. Am nächsten Morgen wurde ein kleiner, von Schnee bedeckter Spalt entdeckt, so daß sie das Lager auf der Suche nach relativ festem Eis erneut um einhundertfünfzig Meter in die Mitte der Scholle verlagerten. Doch es gab kein festes Eis.

»Alle Eisschollen in der Umgebung scheinen bis an die Oberfläche mit Meerwasser durchtränkt zu sein«, beschrieb Worsley ihre Lage. »Wenn man in eine zwei bis drei Meter dicke Scholle ein nur wenige Zentimeter tiefes Loch schlägt, läuft es sofort voll Wasser.«

Doch was sie am meisten irritierte, war die Tatsache, daß sie festsaßen. »Es sieht so aus, als kämen wir nicht weiter«, schrieb Greenstreet, »und zum Ocean Camp können wir auch nicht zurückkehren, weil sich die Schollen seit unserem Marsch über das Eis zusehends aufgelöst haben.«

Der folgende Tag war der 31. Dezember. McNeish notierte: »Hogmany (das schottische Neujahrsfest) & ein bitteres dazu, wir treiben auf einer Eisinsel anstatt wie die meisten anderen Menschen die Freuden des Lebens

zu genießen. Doch wie das Sprichwort sagt: Die Feste vergehen, der Narr bleibt.«

James schrieb: »Silvester, das zweite im Packeis & ziemlich genau auf demselben Breitengrad. Es gibt wohl nur wenig Menschen, die ein seltsameres Neujahr feiern …«

Macklin notierte: »Der letzte Tag des Jahres 1915 … morgen beginnt 1916: Ich frage mich, was es uns bringen wird. Am letzten Tag des vergangenen Jahres haben wir uns ausgemalt, wir hätten den Kontinent nunmehr längst durchquert.«

Shackleton schloß seinen Eintrag mit den Worten: »Der letzte Tag des alten Jahres: Möge das neue uns Glück und die Rettung aus diesen sorgenvollen Zeiten bringen & alles Gute für unsere Lieben in weiter Ferne.«

III. TEIL

Kapitel 1

Worsley taufte ihren Lagerplatz »Mark Time Camp«, obwohl das kein besonders passender Name zu sein schien. Legte er doch nahe, daß sie nur vorübergehend haltgemacht hatten und sich bald wieder auf den Marsch begeben würden. Aber niemand glaubte ernsthaft daran.

Nach fünf Tagen erschöpfenden Kampfes waren sie plötzlich zur Untätigkeit verdammt. Nun gab es nichts weiter zu tun, als über ihre Lage zu grübeln. Und dafür gab es mit einem Mal viel zuviel Zeit.

Viele von ihnen schienen überhaupt zum ersten Mal zu begreifen, wie verzweifelt ihre Lage war. Oder genauer, sie wurden sich ihrer eigenen Ohnmacht bewußt. Bis zum Abmarsch vom Ocean Camp hatten sie im Hinterkopf jene Haltung genährt, die Shackleton ihnen so unermüdlich eingeimpft hatte, ein grundsätzliches Vertrauen in die eigene Kraft – den Glauben, daß sie mit ihrer Stärke und Entschlossenheit im Notfall jedes Hindernis irgendwie überwinden konnten.

Doch dann kam der Marsch, eine Reise, die sie ursprünglich fast zweihundert Meilen weit führen sollte. Aber nach nur fünf Tagen und neun mageren Meilen in direkter nordwestlicher Richtung waren sie vollständig zum Stillstand gebracht und sogar zum Rückzug gezwungen worden. Jeder Sturm hätte sie die gleiche Strecke mit Leichtigkeit in nur vierundzwanzig Stunden vorwärts treiben können. Nun hockten sie also im Mark Time Camp, desillusioniert und sich demütig der Tatsache bewußt, wie wahrhaft winzig sie im Vergleich zu den Mächten waren, die ihnen gegenüberstanden, egal wieviel Stärke und Entschlossenheit sie auch aufbringen mochten. Diese Erkenntnis war weniger demütigend als vielmehr beängstigend.

Ihr Ziel war letztlich immer noch, sich aus ihrer Lage zu befreien, doch das war zur leeren Phrase geworden. Sie konnten sich nicht befreien. Nur wenn das Packeis es erlaubte, wäre ihnen vielleicht die Flucht gestattet, doch im Augenblick waren sie machtlos und sahen sich einer totalen Ungewißheit gegenüber. Ihre Lage war, wenn überhaupt möglich, nur noch schlimmer geworden. Sie hatten eine große Menge an Vorräten und eines ihrer drei Boote zurückgelassen. Und auch wenn der Platz, auf dem sie ihr Lager

aufgeschlagen hatten, eben ausreichend war, ließ er sich doch nicht mit der riesigen Scholle des Ocean Camp vergleichen.

»Für uns ist es der Beginn einer sorgenvollen Zeit«, schrieb Macklin am Neujahrstag in sein Tagebuch, »denn bisher gibt es keinerlei Anzeichen, daß in der Scholle irgendwelche Rinnen aufbrechen, und der bröckelige Matsch ist für die Boote unbefahrbar. Wenn wir nicht schnell von hier wegkommen, könnte unsere Lage schon bald sehr ernst werden, denn woher sollen wir Nahrung für uns und die Hunde bekommen, wenn wir im Herbst per Schlitten zur Paulet-Insel vordringen und das dortige Depot leer ist? Die Robben werden für den Winter verschwunden sein, vielleicht erwarten uns dann Qualen wie dereinst Greely.«[3]

Viele der Männer bemühten sich ernsthaft, ihren Optimismus zu wahren, doch ohne großen Erfolg. Es gab auch wenig Anlaß zur Zuversicht. Die Temperatur schwankte um den Gefrierpunkt, so daß die Oberfläche der Scholle tagsüber zum Morast wurde. Sie mußten durch knietiefen Matsch waten, immer wieder stürzte jemand unvermutet in ein Loch. Ihre Kleider waren dementsprechend ständig durchgeweicht, ihr einziger Luxus die vergleichsweise erträgliche Feuchtigkeit ihrer Schlafsäcke bei Nacht.

Auch die Vorratslage war alles andere als ermutigend. Sie hatten nur noch für fünfzig Tage volle Rationen von zwei Pfund pro Mann und Tag – und die Zeit, in der sie überzeugt gewesen waren, daß dieser Vorrat in jedem Fall bis zu ihrem Ausbruch aus dem Packeis reichen würde, lag lange zurück. Sie konnten zwar darauf hoffen, ihren Proviant mit Robben und Pinguinen aufzustocken, doch nur enttäuschend wenige Tiere zeigten sich auf dem Eis – nicht annähernd so viele, wie sie es für diese Jahreszeit erwartet hatten. Doch am 1. Januar schien es, als könnte das neue Jahr eine Wende zum Besseren bringen. Fünf Krabbenfresserrobben und ein Kaiserpinguin wurden getötet und ins Lager gebracht.

Als Orde-Lees von einem Jagdausflug auf Skiern über das morsche Eis zurückkehrte und das Lager fast erreicht hatte, tauchte direkt vor ihm plötzlich ein bösartiger, buckelartiger Kopf aus dem Wasser. Orde-Lees wendete und ergriff die Flucht. Dabei stieß er sich so schnell wie möglich mit seinen Stöcken ab und rief laut nach Wild und dessen Gewehr.

Das Tier – ein Seeleopard – sprang aus dem Wasser und setzte ihm nach, wobei es sich auf die seltsame, an ein Schaukelpferd erinnernde Art der

Robben über das Eis bewegte. Das Geschöpf sah aus wie ein kleiner Dinosaurier mit einem langen schlangenartigen Hals.

Nach einem halben Dutzend Sätzen um die Scholle hatte der Seeleopard Orde-Lees beinahe eingeholt, als er plötzlich unerklärlicherweise herumfuhr und sich ins Wasser stürzte. Orde-Lees hatte mittlerweile fast das gegenüberliegende Ende der Scholle erreicht und wollte gerade auf sicheres Eis hinüberspringen, als der Seeleopard direkt vor ihm aus dem Wasser schoß. Das Tier hatte Orde-Lees' Schatten über das Eis verfolgt und machte jetzt mit weit offenem Maul, in dem eine gewaltige Reihe sägeartiger Zähne aufblitzte, einen wütenden Satz auf ihn zu. Orde-Lees' Hilferufe wurden zu einem verzweifelten Schreien, während er sich abwandte und vor seinem Angreifer davonrannte.

Das Tier sprang erneut aus dem Wasser und wollte gerade die Verfolgung aufnehmen, als Wild mit seinem Gewehr eintraf. Der Seeleopard hatte ihn bereits entdeckt und machte nun Anstalten, ihn anzugreifen. Wild stützte sich auf ein Knie und feuerte immer wieder auf das heranstürmende Tier. Erst knapp zehn Meter vor ihm brach es schließlich auf dem Eis zusammen.

Zwei Hundegespanne wurden benötigt, um den Kadaver ins Lager zu schaffen. Er war vier Meter lang und wog etwa tausend Pfund. Der Seeleopard ist ein Raubtier der Robbenfamilie und erinnert nur in seinem gesprenkelten Fell an einen Leoparden – und in seiner Angriffslust. Als er geschlachtet wurde, fand man in seinem Magen Haarklumpen von fünf bis acht Zentimeter Durchmesser – die Überreste einer Krabbenfresserrobbe, die er verschlungen hatte. Den Kieferknochen, der annähernd dreißig Zentimeter maß, bekam Orde-Lees als Andenken an seine Begegnung.

An jenem Abend notierte Worsley in sein Tagebuch: »Ein Mann, der zu Fuß und unbewaffnet im hohen, weichen Schnee unterwegs gewesen wäre, hätte gegen ein solches Tier keine Chance gehabt, weil sie sich auf ihre schwankende, hüpfende Art mit einer Geschwindigkeit von mindestens fünf Meilen die Stunde fortbewegen. Sie greifen auch an, ohne sich bedroht zu fühlen, und machen keine Unterschiede zwischen Menschen und Pinguinen oder Robben.«

Die Jagd wurde auch am nächsten Tag fortgesetzt, obwohl das Eis wegen des warmen, diesigen Wetters matschig blieb. Vier Krabbenfresserrobben wurden erlegt und zum Lager gebracht. Während sie noch geschlachtet wurden, verkündete Orde-Lees, der von einem Ausflug auf Skiern

zurückkehrte, daß er drei weitere aufgespürt und getötet hatte. Doch Shackleton erklärte, daß die Gruppe bereits Vorräte für einen Monat angelegt hätte, und verbot, die erjagten Robben zu holen.

Etliche Männer konnten diese Haltung nur schwer nachvollziehen. Greenstreet schrieb, er fände es »ziemlich töricht, … da sich seine Schätzungen bisher ganz und gar nicht bewahrheitet hätten und es weit besser wäre, auf die Möglichkeit eines weiteren Winters im Eis vorbereitet zu sein.«

Greenstreet hatte recht. Wie die meisten anderen und wie jeder gewöhnliche Mensch hielt er es für ratsam, soviel Fleisch wie möglich einzulagern. Doch Shackleton war kein gewöhnlicher Mensch. Er war ein Mann, der fest an seine Unbesiegbarkeit glaubte. Für ihn wäre eine Niederlage Ausdruck persönlicher Schwäche gewesen. Was einem gewöhnlichen Menschen als ein Akt vernünftiger Vorsorge erschienen wäre, kam für Shackleton dem beschämenden Eingeständnis gleich, daß ein Scheitern möglich war.

Dieses unbezähmbare Selbstvertrauen Shackletons drückte sich in unerschütterlichem Optimismus aus, was sich auf doppelte Weise auswirkte: Es entflammte die Seelen der Männer; sich allein in seiner Gegenwart aufzuhalten, schrieb Macklin, sei ein Erlebnis. Und genau das machte Shackleton zu einer großartigen Führungspersönlichkeit.

Doch gleichzeitig ließ ihn diese elementare Ichbezogenheit, die die Basis seines enormen Selbstbewußtseins war, auch blind für die Realitäten werden. Er erwartete unausgesprochen, daß die Männer um ihn herum seinen eigenen extremen Optimismus widerspiegelten, und konnte fast trotzig reagieren, wenn sie das nicht taten. Er hatte das Gefühl, daß sie damit ihn und seine Fähigkeit in Zweifel zogen, sie sicher nach Hause zu führen.

So konnte der einfache Vorschlag, drei erlegte Robben zu holen, in Shackletons Vorstellung zu einem Akt der Illoyalität werden. Bei anderer Gelegenheit hätte er den Zwischenfall möglicherweise übersehen. Doch im Augenblick war er überempfindlich. Fast alles, was er sich vorgenommen hatte – die Expedition, die Rettung der *Endurance* und die beiden versuchten Märsche in die Sicherheit –, war elend gescheitert. Außerdem lag das Leben von siebenundzwanzig Männern in seinen Händen. »Ich bin ziemlich müde«, schrieb er einmal. »Ich nehme an, es ist die Belastung.«

Und später: »Ich sehne mich nach einer Pause von all den Sorgen und Gedanken.«

In den nächsten Tagen wurde ihre Lage nicht besser. Das Wetter verschlechterte sich weiter, auch wenn das kaum möglich schien. Die Tagestemperaturen stiegen auf annähernd drei Grad über Null mit ausgiebigem Schneeregen, »ein regelrecht schottischer Nieselregen«, wie Worsley es nannte. Ihnen blieb kaum etwas zu tun, als in ihren Zelten zu liegen, zu versuchen einzuschlafen, Karten zu spielen – oder einfach daran zu denken, wie hungrig sie waren.

»Eine Raubmöwe tauchte auf«, notierte Macklin, »sie setzte sich auf unsere Abfallgrube – Robbeninnereien etc. – und stopfte sich nach Herzenslust voll – glückliche Möwe.«

In Shackletons Zelt beschäftigte sich James »mit ein wenig Physik, um meine theoretischen Kenntnisse aufzufrischen«, doch er hatte schon bald keine Lust mehr. Die Bewohner von Wilds Zelt mußten ihre Schlafsäcke verlegen, weil die Körperwärme der Männer den Schnee schmelzen ließ und ihnen den letzten Komfort eines trockenen Schlafplatzes raubte. Sogar Husseys Banjo verlor für manche seinen Reiz. »Zur Zeit quält Hussey uns mit den sechs Weisen, die er auf dem Instrument kennt«, mäkelte McNeish.

Am 9. Januar notierte Shackleton: »Langsam macht mir unsere Gruppe Sorgen.« Und dazu hatte er allen Grund. Seit einem Monat hatte kein Wind geweht, der stärker gewesen wäre als eine laue Brise, und selbst die kamen meist aus nördlichen Richtungen. Und in der vergangenen Woche hatten sie nur zwei Robben getötet. Sie verharrten also praktisch bewegungslos, während ihre Fleischvorräte alarmierend schwanden. Shackletons Behauptung, die Vorräte würden für einen Monat reichen, erwies sich als stark übertrieben. Nach nur zehn Tagen im Mark Time Camp wurde die Nervenbelastung offenkundig. »Die Monotonie des Lebens hier geht uns auf die Nerven«, schrieb Greenstreet. »Nichts zu tun, kein Ort, wohin man gehen könnte, keine Veränderung in der Umgebung, beim Essen oder sonstwo. Möge uns Gott bald offenes Wasser schicken, sonst werden wir alle verrückt.«

Am 13. Januar verbreitete sich dann das Gerücht, daß Shackleton erwog, die Hunde zu töten, um den Verbrauch der Vorräte zu verlangsamen. Die Reaktionen der Männer reichten von schlichter Resignation bis zu empörtem Entsetzen. In jener Nacht brachen in allen Zelten stürmische

Debatten über den Wert der Hunde im Vergleich zur von ihnen verzehrten Nahrung aus. Doch im Grunde wurden all diese Diskussionen von der Tatsache beherrscht, daß die Hunde für viele Männer weit mehr waren als soundsoviel Pfund an Zugkraft auf dem Marsch; es ging um tiefe emotionale Bindungen. Es war ein grundlegendes menschliches Bedürfnis, zu lieben und auch an diesem kargen Ort Zärtlichkeit auszudrücken. Obwohl die Hunde zueinander oft bösartig und mürrisch waren, stand ihre Hingabe und Loyalität den Männern gegenüber außer Frage. Und diese reagierten mit einer Zuneigung, die das unter normalen Umständen Bezeigte weit überstieg.

Bei dem Gedanken an den Verlust von Grus, einem Welpen, der ein Jahr zuvor auf der *Endurance* geboren worden war, vertraute Macklin seinem Tagebuch an: »Er ist ein prachtvoller kleiner Hund, fleißig und von gutem Charakter. Außerdem habe ich ihn seit dem Tag seiner Geburt gehabt, gefüttert und aufgezogen. Ich weiß noch, wie ich ihn als Welpen einmal in meiner Tasche spazierengetragen habe, nur seine kleine Nase ragte heraus und wurde immer wieder mit Frost bedeckt. Wenn ich mit dem Gespann unterwegs war, habe ich ihn mit auf den Schlitten genommen, und er zeigte von klein an reges Interesse an allem, was die anderen Hunde machten.«

Die beabsichtigte Tötung der Hunde wäre selbst im günstigsten Fall eine schockierende Nachricht gewesen. Doch unter den augenblicklichen Bedingungen weitete sie sich in den Köpfen einiger Männer zu einer Katastrophe aus. In ihrer Verbitterung neigten einige von ihnen dazu, Shackleton die Schuld zu geben – mit einem gewissen Recht: »… der augenblickliche Proviantmangel«, schrieb Greenstreet, »ist einzig und allein darauf zurückzuführen, daß der Boß sich geweigert hat, die Robben zu holen, als sie noch verfügbar waren, und Orde-Lees sogar verboten hat, nach ihnen Ausschau zu halten … Sein übertriebener Optimismus ist in meinen Augen von Anfang an nichts als Narretei gewesen. Von Beginn an sollte alles gut werden, die Möglichkeit, daß es anders kommen könnte, wurde gar nicht in Betracht gezogen, und hier sitzen wir nun.«

Am nächsten Morgen erwähnte Shackleton die Tötung der Hunde mit keinem Wort. Statt dessen befahl er den Männern, das Lager zu verlegen, weil ihre Scholle gefährlich schnell schmolz. Der Ruß des Blubber-Ofens war über die gesamte Eisoberfläche hinweg verschmiert worden und fing die Hitze der Sonne ein. Gegen Mittag begannen die Männer, aus Eisblocks und

Schnee eine Brücke über die Rinne zwischen ihrer Scholle und einer etwa einhundertfünfzig Meter südöstlich liegenden zu errichten. Am frühen Nachmittag war der Umzug erledigt. Sie nannten ihren neuen Lagerplatz »Patience Camp«.

Dann befahl Shackleton Wild mit ruhiger Stimme, seine eigenen Hunde sowie die von McIlroy, Marston und Crean zu erschießen.

Es gab keinen Protest, keine Widerrede. Die vier Hundeführer schirrten gehorsam ihre Gespanne an und fuhren mit den Hunden eine Viertelmeile vom Lager weg. Allein kehrten sie zurück bis auf McIlroy, der Wild zusammen mit Macklin helfen sollte.

Danach wurde jeder Hund einzeln aus dem Geschirr gespannt und hinter eine Reihe größerer Eisbrocken geführt. Dann befahl Wild dem Tier, sich in den Schnee zu setzen, nahm den Lauf in die linke Hand und hielt den Revolver dicht an seinen Kopf. Die Hunde waren sofort tot.

Nach der Erschießung schleppten Macklin und McIlroy die Leiche jedes Hundes ein Stück abseits, bevor sie zu den wartenden Gespannen zurückkehrten, um das nächste Tier abzuholen. Keiner der Hunde schien zu spüren, was vor sich ging, jeder folgte Wild arglos und mit wedelndem Schwanz hinter die Eisblöcke. Nachdem die Arbeit erledigt war, schaufelten die Männer Schnee auf den Leichenberg und gingen langsam zum Lager zurück.

Shackleton entschied, Greenstreets Gespann aus einjährigen Welpen »für den Augenblick« zu verschonen, außerdem gewährte er Hurleys und Macklins Gespann einen Tag Aufschub, damit sie eine Fahrt zurück zum Ocean Camp machen konnten, um dort zurückgelassene Vorräte zu holen.

Die beiden Schlitten wurden bereit gemacht, und am Abend um 18.30 Uhr brachen Hurley und Macklin auf. Es war eine ermüdende Fahrt, die beinahe zehn Stunden dauerte, weil sie die meiste Zeit auf tiefem, weichem Schnee und brüchigem Eis unterwegs waren, so daß die Hunde bis zum Bauch einsanken.

»Wir kamen so schlecht voran«, schrieb Macklin später, »daß sie mein Gewicht nicht ziehen konnten und ich absteigen und neben dem Schlitten herschliddern mußte. Die Hunde fielen immer wieder zurück, und sobald ein Hund zusammenbrach oder sein Gewicht auf den Zugriemen legte, blieb das ganze Gespann stehen. Dann legten sich sämtliche Hunde hin, und bei dem Versuch, sie zum erneuten Aufstehen zu bewegen, zeitigten nur brutale

Schläge und energischste Behandlung irgendeine Wirkung. Wir mußten mehrere Verwerfungen mit Spitzhacke und Schaufel ebnen. Gegen 4 Uhr erreichten wir schließlich mit völlig erschöpften Hunden Ocean Camp.«

Das alte Lager stand fast unter Wasser. Um in die Kombüse vorzudringen, wo die Vorräte gelagert wurden, mußten sie eine Brücke aus Planken auslegen. Trotzdem konnten sie zwei Ladungen von jeweils knapp 500 Pfund sichern, die in der Hauptsache aus Gemüse in Dosen, Tapioka, Hundefutter und Gelee bestanden. Sie bereiteten sich eine reichliche Mahlzeit aus Doseneintopf, fütterten die Hunde und machten sich um 6.30 Uhr auf den Rückweg.

Die Rückfahrt war vergleichsweise leicht, weil sie ihren eigenen Spuren folgen konnten. Die Hunde zogen prächtig, obwohl der alte Bos'n, Macklins Leithund, so erschöpft war, daß er sich wiederholt übergeben mußte und erbärmlich taumelte. Um 13 Uhr erreichten die beiden Schlitten Patience Camp, und die Hunde »ließen sich in den Schnee fallen«, wie Macklin notierte, »einige von ihnen erhoben sich nicht einmal, um ihr Futter zu fressen.«

Als er an jenem Abend in seinem Schlafsack lag, hielt Macklin die Ereignisse des Tages erschöpft fest. Mit müder Hand schloß er den Eintrag mit den Worten: »Morgen werden meine Hunde erschossen.«

Kapitel 2

Zwei Zelte weiter führte auch der alte Chippy McNeish Tagebuch. Es war ein entmutigender Tag mit diesigem und totenstillem Wetter gewesen, und der Schiffszimmermann war müde. Seit dem frühen Morgen hatte er die Fugen der Boote mit Seehundblut versiegelt, damit die Kalfaterung hielt, wenn sie zu Wasser gelassen wurden. »Kein Lüftchen«, schrieb er. »Wir hoffen immer noch auf eine Südwestbrise, die uns befreit, bevor der Winter einbricht.«

Am nächsten Morgen wurden drei Robben gesichtet, und man schickte Macklin und Tom Crean los, sie zu erlegen. Als sie zurück waren, erklärte Shackleton Macklin, seine Hunde würden nun doch nicht sofort getötet, weil sie jetzt einen beruhigenden Fleischvorrat hätten. Doch Hurleys Gespann wurde samt seinem Leithund Shakespeare, dem größten aller Hunde, erschossen. Wie üblich fungierte Wild als Henker und führte die Hunde auf eine entfernte Scholle, um sie zu töten. Später entdeckte Macklin, daß einer der Hunde noch lebte, und zückte sofort sein Messer, um das Tier zu erstechen.

Gegen 15 Uhr drehte der Wind leicht auf Südwest, und die Luft wurde kühler. Die ganze Nacht über fielen die Temperaturen, und die stete Südwestbrise hielt sich den ganzen nächsten Tag. An jenem Abend schrieb Shackleton beinahe ängstlich: »Damit könnte sich unser Glück wenden.« Niemand äußerte sich mehr leichtfertig über den Wind. »Man spricht mit Ehrerbietung von ihm«, beobachtete Hurley, »und jede diesbezügliche Bemerkung muß von einem Klopfen auf Holz begleitet werden.«

Offenbar hatte irgend jemand auf das richtige Stück Holz geklopft. Denn am nächsten Tag frischte der Wind weiter auf und blies mit Sturmstärke aus südwestlicher Richtung. Wirbelnder Schnee erfüllte die Luft, und die Zelte ächzten unter den Böen. Die Männer wickelten sich erbärmlich unbequem, aber glücklich strahlend in ihre Schlafsäcke. »Fünfzig Meilen pro Stunde«, notierte McNeish selig, »doch der Sturm ist willkommen & um so viel mehr, wie die Zelte aushalten.« Auch am 19. Januar fegte der Wind ungebrochen über das Eis. Shackleton, der Mann der grenzenlosen Zuversicht, wählte höchst verhaltene Worte, um diesen glorreichen Wind nicht irgendwie zu

verhexen. »Wir sollten in nördlicher Richtung vorankommen«, bemerkte er mit äußerster Zurückhaltung.

Am Zwanzigsten tobte der Sturm weiter, und einige Männer wurden der Feuchtigkeit überdrüssig, die der Wind mit dem Schnee in ihre Zelte wehte. »Wir sind nie zufrieden«, schrieb Hurley, »denn jetzt freuen wir uns auf einen schönen Tag. Die Sachen in unseren Zelten werden sehr naß, und eine Gelegenheit, sie zu trocknen, würde allgemein mit Jubel aufgenommen werden.«

Doch die meisten Männer ertrugen die furchtbaren Bedingungen fröhlich und glücklich, weil sie wußten, daß sie kräftig nach Norden vorangekommen sein mußten.

»Man wagt kaum zu schätzen, wie weit die Entfernung sein könnte«, schrieb Shackleton schon wieder kühner, »doch heute war der vierte Tag ununterbrochenen Sturms, und es gibt keinerlei Anzeichen, daß er nachlassen könnte, so daß wir ein gutes Stück nach Norden geschafft haben müßten. Lees & Worsley sind die einzigen Pessimisten im Lager, doch die steife Brise ließ selbst Lees größere Steaks zur Feier der zurückgelegten Strecke vorschlagen.«

Am nächsten Tag wehte der Sturm mit Böen bis zu siebzig Meilen die Stunde weiter. Doch am Vormittag brach zweimal die Sonne durch die Wolken. Worsley stand mit seinem Sextanten bereit, James mit einem Theodoliten, um den Sonnenwinkel zu messen. Sie unternahmen eine Positionsbestimmung, stellten ihre Berechnungen an und verkündeten das Ergebnis.

»Wundervoll, erstaunlich, großartig«, schrieb Shackleton. »65° 43' südlicher Breite – wir sind 73 Meilen nach Norden getrieben. Das größte Glück, das uns seit einem Jahr widerfahren ist: Wir können nicht mehr weiter als 170 Meilen von der Paulet-Insel entfernt sein. Die Nachricht wurde mit allgemeinem Jubel quittiert. Die Brise hält an. Vielleicht schaffen wir weitere 10 Meilen. Gott sei Dank. Wir hocken noch immer vollkommen durchnäßt in den Zelten, aber das ist egal, solange die Drift weitergeht. Haben die Überquerung des Polarkreises mit Fladenbrot gefeiert.« Der antarktische Polarkreis lag nun in der Tat mehr als einen Breitengrad südlich von ihnen.

Am nächsten Tag flaute der Sturm ab, und die Sonne schien strahlend. Alle Männer krochen aus ihren Zelten, glücklich, daß sie noch lebten. Sie

rammten Ruder ins Eis und spannten Leinen, an denen sie ihre Schlafsäcke, Decken, Stiefel und Bodenmatten zum Trocknen aufhängten. »Man hätte meinen können, es wäre Waschtag«, berichtete McNeish munter.

Im Laufe des Tages bestimmte Worsley ein weiteres Mal ihre Position, diesmal auf 65° 32½' Süd, 52° 4' West – elf Meilen nach Norden in vierundzwanzig Stunden. Damit vergrößerte sich die seit Aufkommen des Sturms zurückgelegte Strecke auf insgesamt vierundachtzig Meilen – in sechs Tagen, während die ablandige Drift nach Osten nur magere fünfzehn Meilen betrug.

Am Abend hatte sich der Sturm ausgeweht, und der Wind drehte auf Nord, was jedoch niemanden störte. Ein nördlicher Wind war genau das, was sie brauchten. Wenn er das Packeis aufbrach, konnten sie die Boote nehmen. Auch am nächsten Tag wehte eine nördliche Brise, jedoch ohne das Packeis sichtbar zu lockern. Sie warteten.

Am nächsten Tag erklomm Worsley einen zwanzig Meter hohen Eisberg, der ein kleines Stück weiter südöstlich aufragte. Er kehrte mit der Nachricht zurück, daß die Scholle, auf der das Ocean Camp gestanden hatte, während des Sturmes offenbar näher geweht worden war und jetzt nur noch etwa fünf Meilen entfernt lag. Durchs Fernglas hatte er das aus dem ehemaligen Ruderhaus gebaute Vorratslager sowie das dritte Boot, die *Stancomb Wills*, ausmachen können. Und offenes Wasser? Worsley schüttelte den Kopf. Nichts, erwiderte er, bis auf einen kleinen Fleck sehr viel weiter südlich.

Trotzdem würde das Eis irgendwann brechen – es mußte. Am 25. Januar herrschte dichter Dunst, von dem McNeish fand, er wäre »echter See-Nebel«, der auf einen nahe gelegenen offenen Ozean schließen ließ. Auch Shackleton war dieser Meinung. Doch das Eis brach nicht, und der Boß spürte, daß sein Geduldsfaden zu reißen drohte. Am Sechsundzwanzigsten nahm er nach einem Tag ununterbrochener Monotonie sein Tagebuch und schrieb auf die für dieses Datum vorgesehene Seite:

»Warten
Warten
Warten.«

Doch nachdem eine weitere Woche verstrichen war, hatten die meisten Männer die Hoffnung aufgegeben. Sie konnten praktisch keine Veränderung

im Packeis erkennen. Im Zweifelsfall wirkte es fast fester als zuvor, zusammengedrückt von der Kraft des Windes und möglicherweise auf der Drift zu einem unbekannten Land im Norden oder Nordwesten. Das Gefühl eines unmittelbar bevorstehenden Durchbruchs verflog nach und nach wieder, und widerstrebend verfiel das Lager erneut in Resignation.

Zum Glück waren die Männer einigermaßen beschäftigt. Auf ihrer neuen Position wimmelte es von Tieren, und alle hatten mit der Jagd und dem Transport der Beute ins Lager zu tun. Am 30. Januar, acht Tage nach Ende des Sturms, hatten sie einen Vorrat von elf Robben angelegt. Shackleton entschied, Macklins und Greenstreets Gespanne erneut zum Ocean Camp zu schicken. Da Greenstreet wegen eines zweiwöchigen Rheumaanfalls die Fahrt nicht selbst machen konnte, wurde sein Gespann Green zugeteilt. Die beiden Männer wurden angewiesen, alles Nützliche, was sie fanden, mitzubringen.

Diesmal waren die Bedingungen für die Schlitten deutlich besser, und die Fahrt dauerte weniger als zehn Stunden. Die Gespanne kehrten mit einem Sammelsurium aus Vorräten zurück, darunter eine Fuhre Heringe in Dosen, fünfzig Pfund Bouillonwürfel und einer großen Menge Tabak. Außerdem brachten sie eine Reihe von Büchern mit, unter anderem mehrere Bände der *Encyclopaedia Britannica*, was besonderen Anklang fand. Sogar McNeish, ein strammer Presbyterianer, gab zu, daß er eine Abwechslung von der Bibel genießen würde, die er bereits mehrmals von vorne bis hinten durchgelesen hatte.

An den nächsten beiden Tagen beobachtete Shackleton die Bewegung des Packeises sorgfältig und entschied dann, daß am nächsten Morgen ein Trupp von achtzehn Mann unter der Leitung von Wild aufbrechen sollte, um die *Stancomb Wills* zu bergen. Die Nachricht wurde mit großer Erleichterung aufgenommen. Vor allem die Matrosen hatten schon seit geraumer Zeit schwere Bedenken gehabt, ob es klug sei, die gesamte Mannschaft in zwei Boote zu drängen.

»Ich bin sehr froh«, schrieb Worsley. »Was die Boote angeht, werden wir in dreien sicherer sein; eine längere Fahrt mit nur zwei Booten hätten unmöglich alle 28 Männer überleben können.«

Der Bergungstrupp wurde am nächsten Morgen um 1 Uhr geweckt und brach nach einem kräftigen Frühstück auf. Mit sich führten sie einen leeren Bootsschlitten. Mit so vielen Männern ging es zügig voran, und sie

erreichten Ocean Camp zwei Stunden und zehn Minuten später. Wild ernannte Hurley zum Koch, James zu seinem »Handlanger und allgemeinen Eintopf-Umrührer«. In einem leeren Benzinbehälter bereiteten sie ein Essen aus allem, was sie finden konnten, Hundefutter, Bohnen, Blumenkohl und rote Beete aus der Dose. Macklin fand das Mahl »sehr schmackhaft«, und James notierte stolz, daß es ein »großer Erfolg« war.

Um 6.30 Uhr machte der Trupp sich auf den Rückweg ins Patience Camp, und auch wenn der Weg diesmal deutlich beschwerlicher war, kamen sie zügig voran. Um die Mittagszeit hatten sie sich ihrem Ziel bereits bis auf eine Meile genähert. Shackleton und Hussey kamen ihnen mit einem Topf heißem Tee entgegen – »so dankbar habe ich nie zuvor eine Tasse Tee genossen«, berichtete James. Um 13 Uhr war die *Stancomb Wills* sicher im Lager.

Shackleton fragte Macklin sofort, ob er zu müde sei, um mit seinem Gespann noch einmal ins Ocean Camp zurückzukehren, um eine weitere Ladung Vorräte zu bergen. Macklin verneinte und machte sich um 15 Uhr mit Worsley und Crean, die das Welpen-Gespann übernommen hatten, auf den Weg. Keine zwei Meilen vom Ocean Camp entfernt versperrten jedoch breite, offene Wasserrinnen ihnen den Weg. Worsley versuchte verzweifelt, die Schlittenführer zur Weiterfahrt zu überreden. Er lief an den Rändern der Schollen auf und ab und zeigte mögliche Routen über das Eis an, die allesamt »so gut wie unmöglich waren«, wie Macklin meinte. »Er tat mir leid, aber es wäre töricht gewesen, unter diesen Umständen weiterzufahren.«

An jenem Abend schrieb Worsley in sein Tagebuch, wie enttäuscht er gewesen sei, daß sie zur Umkehr gezwungen worden waren, fügte jedoch hinzu: »Ich bin sehr froh, daß das Packeis lange genug gehalten hat, um unser drittes Boot zu bergen.«

Des weiteren stellte er fest: »Ich glaube, unser Magen rebelliert gegen die einseitige, nur aus Fleisch bestehende Nahrung. Ich denke, wir werden uns bald daran gewöhnt haben, obwohl ich persönlich der Ansicht bin, daß es besser wäre, ein wenig Blubber mitzukochen. Viele von uns leiden unter Blähungen, um es mild auszudrücken, & was man wohl als quietschenden Magen bezeichnen könnte.« Tatsächlich war die Angelegenheit alles andere als komisch. Wegen der gekürzten Rationen litten fast alle Männer an Verstopfung, was die unter den herrschenden Bedingungen ohnehin beschwerliche Notdurft noch unangenehmer machte. Normalerweise ging

ein Mann, wenn er entsprechenden Druck verspürte, hinter einen nahe gelegenen Druckgrat – nicht so sehr zur Wahrung seiner Privatsphäre als vielmehr zum Schutz vor dem Wetter – und erledigte sein Geschäft so rasch wie möglich. Da jedoch auch das Toilettenpapier unter den Vorräten gewesen war, die sie auf der *Endurance* hatten zurücklassen müssen, mußten sie sich mit dem einzigen behelfen, was zur Verfügung stand, mit Eis. Deswegen waren die meisten von ihnen wund gescheuert, eine Behandlung war indes unmöglich, da die entsprechenden Salben und die meisten anderen Medikamente auf dem Grund des Weddellmeeres lagen.

Bei dem kalten Wetter hatten sie überdies große Probleme mit ihren tränenden Augen. Tränen kullerten über die Nasen der Männer und blieben als Eiszapfen an der Nasenspitze hängen, den sie früher oder später abbrechen mußten. Und egal wie behutsam das geschah, wurde jedesmal auch ein Stückchen Haut abgerissen, was eine chronisch unverheilte Wunde hinterließ.

Die Bergung der *Stancomb Wills* veränderte die Haltung vieler Männer. Bis dahin hatten sie sich ein Fünkchen Hoffnung bewahrt, daß das Packeis sich doch öffnen könnte. Doch auf dem Zwölfmeilentreck zum Ocean Camp hatten sie beobachtet, daß das Eis fester denn je war. Die Zeit des Wunschdenkens war vorüber; sie konnten nichts anderes tun als dasitzen und warten.

Die Tage zogen sich in einem monotonen grauen Dunst dahin. Die Temperaturen waren hoch, der Wind wehte schwach. Die meisten Männer hätten die Zeit gern verschlafen, doch die Zahl der Stunden, die ein Mann in seinem Schlafsack verbringen konnte, war begrenzt. Jede Freizeitbeschäftigung, mit der sich die Zeit totschlagen ließ, wurde manchmal bis zum Exzeß ausgekostet. Am 6. Februar schrieb James: »Hurley & der Boß spielen jeden Nachmittag mit geradezu religiöser Hingabe eine Serie von sechs Poker-Patiencen. Ich glaube, beide betrachten es eher als eine lästige Pflicht, doch es vertreibt auf jeden Fall eine Stunde. Dieses Zeittotschlagen ist das Schlimmste. Es kommt einem vor wie eine große Verschwendung, doch es gibt sonst nichts zu tun.«

Mit der Zeit ähnelte jeder Tag so sehr dem vorherigen, daß jede noch so kleine außergewöhnliche Begebenheit größtes Interesse entfachte.

»Heute abend hat uns das Heimweh gepackt«, schrieb James am Achten, »als wir den Duft eines verkohlten Zweiges rochen, den wir (in altem

Seetang) gefunden haben. Jeder neue Geruch oder ein Duft, der alte Erinnerungen weckt, ist für uns ein wunderbarer Sinnesreiz. Wahrscheinlich riechen wir selbst ein wenig streng & und würden einem Fremden unangenehm auffallen, da wir seit fast vier Monaten nicht mehr gebadet haben …«

»Im Augenblick«, fuhr er fort, »betrachten wir die Planen unseres Zeltes mit großer Aufmerksamkeit, um zu sehen, welche sich im Wind bauscht … Ich sehne mich nach einem Ort, an dem die Richtung, aus der der Wind weht, schnurzpiepegal ist.«

»Wir leiden alle an *Anemomanie*« [wörtlich übersetzt: Wind-Wahn], schrieb er später. »Diese Krankheit äußert sich auf zwei verschiedene Weisen: Entweder man hegt selbst eine morbide Sorge über die Windrichtung und plappert unaufhörlich darüber oder man zeigt die Symptome des Wahnsinns, der hervorgerufen wird, wenn man den anderen *Anemomanen* zuhören muß. Die zweite Variante ist noch aufreibender. Ich habe sie beide gehabt.«

Außer dem Wind war das Essen das einzige andere Thema, das erregte Debatten hervorrief. Anfang Februar hatten sie seit fast zwei Wochen keinen Seehund mehr erjagt, und auch wenn ihre Fleischvorräte noch ausreichend waren, drohte ein akuter Mangel an Blubber zum Kochen – mit dem Rest würden sie nur noch acht bis zehn Tage auskommen. Am 9. Februar schrieb Shackleton: »Keine Robben. Muß den Blubberverbrauch einschränken … o wie ich mich nach einem Flecken trockenen Landes unter meinen Füßen sehne.«

Am folgenden Tag wurden einige Männer eingeteilt, in dem schneebedeckten Abfallhaufen zu graben, um alles verfügbare Blubber von den Knochen zu lösen. Seehundflossen wurden aufgeschnitten und die abgetrennten Köpfe gehäutet, um jeden Rest herauszukratzen. Doch die erbeutete Menge war lächerlich, so daß Shackleton ihre Ration auf ein warmes Getränk pro Tag reduzierte – zum Frühstück wurde ein Becher warmer, aus Trockenmilchpulver angerührter Milch serviert. Am nächsten Tag wurde der letzte Käse ausgegeben, jeder Mann erhielt einen zweieinhalb Zentimeter großen Würfel. »Heute nachmittag habe ich bei dem Versuch, meinen Hunger zu ersticken, so viel geraucht, daß mir übel wurde«, schrieb McNeish.

Sie freuten sich auf Shackletons Geburtstag am 15. Februar, weil ihnen zu diesem Anlaß ein gutes Essen versprochen worden war. »Aber wegen des Mangels«, schrieb Macklin, »fällt es aus. Wir werden Fladenbrot aus Mehl und Hundefutter essen, und wir freuen uns darauf.«

Als der Blubbermangel am Morgen des 17. Februars wirklich verzweifelt wurde, entdeckte jemand einen kleinen Schwarm Adelie-Pinguine – insgesamt etwa zwanzig –, die sich unweit des Lagers sonnten. Eine Gruppe von Männern schnappte sich alles, was an Waffen griffbereit war – Axtstiele, Spitzhacken, abgebrochene Ruder –, und pirschte sich behutsam und beinahe auf allen vieren an die Tiere heran. Vorsichtig umzingelten sie den Schwarm, um den Fluchtweg ins Wasser abzuschneiden. Als jeder in Position war, stürmten die Männer vorwärts und schlugen wie wild auf die krächzenden und flatternden Pinguine ein. Alles in allem erlegten sie siebzehn Tiere. Im Laufe des Morgens wurden weitere kleinere Gruppen gesichtet und Männer losgeschickt, um sie zu erjagen. Bevor sich am frühen Nachmittag ein dichter Nebel über das Eis senkte, hatten sie insgesamt neunundsechzig Pinguine erbeutet. Als sie später in ihren vom Nebel umhüllten Zelten hockten, konnten die Männer aus allen Richtungen das rauhe Krächzen und Keifen der Adelie-Pinguine hören. »Wenn wir klares Wetter gehabt hätten«, schrieb Worsley, »hätten wir wahrscheinlich Hunderte von ihnen gesehen.«

Trotz dieser willkommenen Ergänzung ihres Speiseplans war das Essen an jenem Abend nicht gerade frugal, es bestand, wie McNeish notierte, aus »gekochten Pinguinherzen, -lebern, -augen, -zungen, -zehen & weiß der Himmel was noch, mit einem Becher Wasser«, um das Ganze herunterzuspülen. »Ich glaube nicht, daß einer von uns heute nacht Alpträume wegen eines zu vollen Magens haben wird.«

Nach dem Essen kam von Nordosten ein Sturm mit heftigem Schneefall auf. Er dauerte den ganzen nächsten Tag an und zwang die Männer, in ihren Zelten zu bleiben. Doch die ganze Zeit konnte man weiter das Krächzen der Adelie-Pinguine vernehmen. Als es am 20. Februar schließlich aufklarte, krochen die Männer bei Tagesanbruch sofort aus ihren Zelten – und wähnten sich in einer Adelie-Kolonie. Tausende von Pinguinen bevölkerten das Eis in allen Richtungen, stolzierten auf den Schollen umher, tollten im Wasser und veranstalteten einen furchtbaren Lärm. Die Pinguine mußten

auf dem Treck nach Norden sein, und Patience Camp lag glücklicherweise auf ihrem Weg.

Alle Männer wurden zum Jagen abgestellt und erlegten so viele Tiere wie möglich. Bei Einbruch der Dämmerung hatten sie dreihundert Adelie-Pinguine getötet, gehäutet und zerlegt. Am nächsten Morgen stellten die Männer fest, daß die Kolonie ebenso plötzlich wieder verschwunden war, wie sie aufgetaucht war. Doch obwohl sie an diesem Tag insgesamt nur etwa zweihundert Pinguine sahen, gelang es den Männern, weitere fünfzig zu töten. Noch mehrere Tage lang tauchten vereinzelte Gruppen von Nachzüglern auf, und bis zum 24. Februar hatte die Mannschaft einen Vorrat von fast sechshundert Tieren angelegt. Der Adelie-Pinguin ist allerdings ein kleiner und nicht besonders fleischhaltiger Vogel, so daß die Menge des gesicherten Fleisches nicht annähernd so beeindruckend war, wie vielleicht zu erwarten stand. Außerdem hat der Adelie-Pinguin nur eine sehr dünne Speckschicht.

Trotzdem hatte ihnen das unvermittelte Auftauchen der Pinguine ihre drängendste Sorge fürs erste genommen – die Angst zu verhungern. Und nachdem der Hungertod keine unmittelbar drohende Gefahr mehr war, wandten sich ihre Gedanken unweigerlich erneut ihrem endgültigen Ausbruch zu.

»Das Essen besteht jetzt praktisch nur noch aus Fleisch«, notierte Greenstreet. »Robbensteaks, Robbeneintopf, Pinguinsteaks und Pinguineintopf, wobei letzterer in der Tat sehr gut ist. Der Kakao ist schon eine Weile ausgegangen, und der Tee ist auch bald verbraucht. Bald wird unser einziges Getränk Milch (aus Trockenmilchpulver) sein. Das Mehl geht ebenfalls zur Neige und wird jetzt zusammen mit dem Hundefutter nur noch zum Bereiten von ›bannocks‹ verwendet, die verdammt lecker schmecken. Wir sind jetzt 94 Meilen von der Paulet-Insel entfernt, das heißt, wir haben ¾ der Strecke zurückgelegt, die vor uns lag, als wir unser Lager auf der Scholle aufgeschlagen haben. Ich frage mich, ob wir je ankommen werden.«

Macklin schrieb: »Wir sind jetzt genau ein Drittel eines Jahres auf der Scholle und treiben nach dem Willen der Natur dahin. Ich frage mich, wann wir unsere Heimat wiedersehen werden.«

Und James, stets der Wissenschaftler, kleidete seine Gedanken in akademische Begriffe: »Wir entwickeln allerlei Theorien, die sich bisweilen

darauf gründen, was wir an Eisverhältnissen um uns herum beobachten, meistens jedoch schlicht aus der Luft gegriffen sind. Kann nicht umhin, an die ›Relativitätstheorie‹ zu denken. Jedenfalls überblicken wir lediglich einen Horizont von einigen Meilen & und das Weddellmeer ist circa 200.000 Quadratmeilen groß [in Wahrheit sind es eher 900.000]. Ein Insekt in einem Sauerstoffmolekül inmitten eines Sturms hätte in etwa die gleiche Chance vorherzusagen, wo es wahrscheinlich landen wird.«

Kapitel 3

Seit Abflauen des stürmischen Südwinds war jetzt etwas mehr als ein Monat vergangen. Sie hatten achtundsechzig Meilen zurückgelegt, was einer durchschnittlichen Tagesdrift von etwas mehr als zwei Meilen entsprach. Die Grundrichtung war Nordwesten, doch von einem Tag zum anderen war die Drift eine erratische Bewegung, in der sich kein Muster ausmachen ließ. Manchmal trieben sie nach Nordwesten, manchmal direkt nach Westen, manchmal sogar in südliche Richtungen und eine Zeitlang direkt nach Norden, in jedem Fall jedoch auf die Spitze der Antarktischen Halbinsel zu.

Worsley verbrachte jeden Tag lange Stunden damit, auf einen kleinen Eisberg zu klettern und angestrengt nach Westen zu blicken, in der Hoffnung, Land zu sehen. Am 26. Februar entdeckte er etwas, was nach seinen Worten »eine Refraktion des Mount Haddington sein könnte, etwa 20 Meilen jenseits seines eigentlichen Standpunkts.«

Sie wollten es gern glauben, aber nur wenige taten es, am wenigsten McNeish. »Der Skipper sagt, er hat ihn gesehen«, schrieb er, »aber wir wissen, daß er ein Lügner ist.« Worsley hatte sich in der Tat eines gewissen Wunschdenkens schuldig gemacht. Mount Haddington auf der Ross-Insel lag mehr als einhundertzehn Meilen westlich von ihrer Position.

Das Jahr 1916 war zufälligerweise ein Schaltjahr, und Shackleton ergriff den lauen Vorwand des 29. Februar, um die Moral seiner Truppe zu heben. Sie feierten ein »Junggesellen-Fest« mit einem äußerst sparsamen Gelage. »Zum ersten Mal seit Tagen habe ich ein Mahl beendet, ohne gleich wieder von vorne anfangen zu wollen«, bemerkte Greenstreet.

Und so trieben sie in den März. Am Fünften schrieb Greenstreet: »Tag für Tag verstreicht, und wenig oder gar nichts geschieht, um die Monotonie zu durchbrechen. Um uns Bewegung zu verschaffen, drehen wir Runde um Runde um die Scholle, aber weiter kann niemand laufen, da wir uns de facto auf einer Insel befinden. Es gibt praktisch nichts Neues mehr zu lesen, und nichts, worüber man reden könnte, weil alle Themen vollkommen erschöpft sind … ich weiß nie, welchen Wochentag wir haben, außer sonntags, wenn es zum Mittagessen Pinguinleber mit Speck gibt, das große Festmahl der

Woche, doch bald werde ich auch nicht mehr wissen, wann Sonntag ist, weil unser Speck zur Neige geht. Das Packeis um uns herum sieht im großen und ganzen genauso aus wie vor vier oder fünf Monaten, und bei den niedrigen Nachttemperaturen von bis zu minus zwanzig Grad überfrieren die offenen Stellen immer sehr schnell wieder mit jungem Eis, auf dem man nicht laufen kann und das auch nicht schiffbar ist. Meiner Ansicht nach stehen unsere Chancen, noch zur Paulet-Insel zu kommen, mittlerweile eins zu zehn …«

In der Tat wurde die Aussicht, die Paulet-Insel zu erreichen, mit jedem Tag schlechter. Sie lag jetzt exakt einundneunzig Meilen entfernt, aber in westnordwestlicher Richtung, während ihre Drift sich auf einen direkten Nordkurs eingepegelt hatte. Wenn sich in der Bewegung des Packeises nach Norden keine dramatische Veränderung ergab, würden sie vermutlich glatt an der Paulet-Insel vorbeitreiben. Und sie konnten nichts dagegen tun, außer hilflos zu warten.

Shackleton fiel es ebenso schwer wie allen anderen, sich die Zeit zu vertreiben. Am 6. März bemerkte sein Zeltgenosse James, daß »der Boß gerade eine neue Verwendung für Blubber gefunden hat und eifrig die Rückseiten unserer Spielkarten säubert. Diese Karten sind so verschmutzt, daß einige fast unkenntlich geworden sind. Mit Blubber bekommt man sie wieder vollkommen sauber. Die Robbe ist fürwahr ein nützliches Tier.«

Am schlimmsten jedoch waren die Tage mit schlechtem Wetter. Dann blieb ihnen nichts zu tun, als in ihren Zelten zu hocken. Und um zu verhindern, daß Schnee mitgeschleppt oder hereingeweht wurde, beschränkten die Männer den Aus- und Einlaß auf diejenigen, die »dem Ruf der Natur folgen mußten«. Der 7. März war ein solcher Tag mit einer heftigen Südwestbrise und schwerem Schneefall. Macklin beschrieb die Bedingungen in Zelt Nr. 5: »… wir hausen zu acht hier drinnen, eingezwängt wie die Sardinen … Clark leidet unter einem fast unerträglichen Schniefen – er schnieft den lieben langen Tag und treibt einen beinahe in den Wahnsinn, wenn man mit ihm im Zelt bleiben muß. Lees und Worsley haben außer über Trivialitäten zu schwatzen und zu streiten nichts zu tun, und wir anderen können nichts machen, um ihrem Geschwätz zu entkommen. Nachts schnarcht Lees furchtbar, genau wie Clark und Blackboro, die allerdings nicht so schlimm … in Zeiten wie diesen, wenn Clark mir ins Ohr schnieft und schnieft, ist es mein einziger Trost, mein Tagebuch zu nehmen und zu schreiben …«

Am 9. März spürten sie dann die Dünung – das unwiderlegbare, unverkennbare Auf und Ab des Ozeans. Und diesmal war es nicht nur Wunschdenken. Alle konnten es sehen, fühlen und hören.

Erstmals bemerkten sie sie am frühen Morgen als ein seltsames rhythmisches Knacken und Knirschen im Packeis. Die Männer versammelten sich vor ihren Zelten, starrten aufs Eis und sahen es. Die losen Eisbrocken um ihre Scholle lösten sich zehn bis fünfzehn Zentimeter weit und wurden wieder angedrückt. Die großen Schollen wurden kaum merklich angehoben – nicht mehr als ein oder zwei Zentimeter –, bevor sie ganz langsam wieder absackten.

Die Männer standen in kleinen Gruppen zusammen und wiesen einander aufgeregt auf das hin, was für jeden offensichtlich war – eine träge, sanfte Bewegung, die die gesamte Eisoberfläche ergriffen hatte. Einige Pessimisten meinten, es könnte sich um gigantische, durch lokale Luftdruckschwankungen hervorgerufene Schaukelwellen handeln. Doch Worsley nahm seinen Chronometer mit an den Rand der Scholle und maß die Abstände zwischen zwei Wellenkämmen – achtzehn Sekunden, viel zu kurz für Schaukelwellen. Es gab keinen Zweifel – es war die Dünung der offenen See.

Doch wie weit war sie entfernt? Das war die Frage. »Wie weit«, grübelte James, »kann man die Dünung durch das feste Packeis spüren. Nach unserer Erfahrung nicht sehr weit, aber natürlich haben wir das Eis nie mit der exakten Sorgfalt beobachtet, die wir jetzt an den Tag legen …«

Den ganzen Tag wurden lange, spekulative Debatten geführt, während Worsley weiter am Rand der Scholle kauerte und das unendlich langsame Auf und Ab des Eises maß. Am Abend waren alle davon überzeugt, daß der Ozean höchstens dreißig Meilen entfernt liegen konnte. Allein Shackleton schien in der Dünung eine neue und weit ernstere Gefahr zu ahnen als fast alle bisher durchstandenen. An jenem Abend schrieb er: »Mein Vertrauen wird nicht wachsen, bis sich offene Rinnen auftun.«

Er wußte, daß es kein Entkommen gab, wenn die Dünung zunahm, während das Packeis weiter geschlossen blieb. Die Bewegung des Meeres würde die Schollen zerbrechen und das Eis in Trümmer zerbröseln, auf denen sie ihr Lager nicht aufschlagen, durch die sie aber auch nicht segeln konnten.

Bevor er sich hinlegte, machte Shackleton einen letzten Rundgang durchs Lager, um sich zu vergewissern, daß die Zelte und Boote nicht so dicht beieinander standen, daß die Scholle unter ihrem gemeinsamen Gewicht zerbrechen konnte. Ein weiterer Vorteil dieser Vorsichtsmaßnahme bestand darin, daß sie, wenn sich eine Spalte auftun sollte, nicht allzuviel Ausrüstung verlieren würden, weil ihre Sachen über eine große Fläche verteilt waren.

Als die Männer am nächsten Morgen aus ihren Zelten krochen, erwarteten sie, daß die Dünung zugenommen hätte. Statt dessen ließ sich im Packeis nicht der leiseste Hauch einer Bewegung ausmachen, das Eis war dicht wie eh und je. Eine an Trauer grenzende Enttäuschung ergriff beinahe die gesamte Truppe. Man hatte ihnen kurz ein erstes echtes Zeichen des offenen Meeres vor die Nase gehalten, das quälende Versprechen eines möglichen Ausbruchs, auf den sie nun schon so lange warteten – und dann wieder weggerissen.

An jenem Nachmittag ordnete Shackleton einen Probelauf an, um zu sehen, wie schnell die Boote im Notfall von den Schlitten geholt und mit den Vorräten beladen werden konnten. Die Männer taten, was zu tun war, doch die Nerven lagen zusehends blank, und es gab eine Reihe heftiger Wortwechsel. Die Stimmung wurde auch dadurch gewiß nicht besser, daß jeder mit eigenen Augen sehen konnte, wie erbärmlich gering ihre Vorräte waren, nachdem sie erst einmal in den Booten verstaut waren. Deren Überladung stand jedenfalls nicht zu befürchten. Nach der Übung kehrten die Männer mürrisch und wortkarg in ihre Zelte zurück.

»Nichts zu tun, zu sehen oder zu sagen«, stellte James fest. »Wir werden von Tag zu Tag schweigsamer.«

Bis zum Auftauchen der Dünung hatten sich viele der Männer monatelang jeden Funken Hoffnung verboten. Zum überwiegenden Teil waren sie nicht nur davon überzeugt, auf den Schollen überwintern zu müssen, sondern auch davon, daß ein solches Los ganz unerträglich wäre.

Doch dann kam die Dünung – der physische Beweis, daß es jenseits dieses endlosen Gefängnisses aus Eis tatsächlich etwas gab. Und all die so sorgfältig errichteten Dämme gegen die Hoffnung waren gebrochen. Macklin, der sich eisern bemüht hatte, ein nüchterner und sturer Pessimist zu bleiben, hielt diese Haltung nicht länger durch. Am 13. März ließ er sich gehen, indem er schrieb: »Ich bin geradezu zwanghaft besessen von der Idee, hier herauszukommen … Wir sind jetzt seit mehr als vier Monaten auf der

Scholle – für jeden eine Zeit absoluter und vollkommener Nutzlosigkeit. Es gibt rein gar nichts zu tun, außer nach besten Kräften die Zeit zu vertreiben. Selbst zu Hause, wo es Theater und Lustbarkeiten aller Art gibt, Abwechslung bei Umgebung und Menschen, wären vier Monate Untätigkeit ermüdend: Daher kann man sich ausmalen, um wie vieles schlimmer es für uns ist. Man freut sich auf die Mahlzeiten, nicht wegen des Essens, sondern weil sie den Tag strukturieren. Überall um uns herum sehen wir Tag für Tag das gleiche ungebrochene und durch nichts aufgelockerte Weiß.«

Ein Gefühl wachsender Verzweiflung begann sich auszubreiten. Am folgenden Tag notierte James: »Irgend etwas Entscheidendes muß bald geschehen & was immer es sein mag, es wird besser sein als die dauernde Tatenlosigkeit. Dies ist der fünfte Monat seit unserem Schiffbruch. Als wir die *Endurance* verlassen haben, glaubten wir, binnen eines Monats an Land zu sein! ›Der Mensch denkt———‹[4] Nirgendwo sonst bewahrheitet sich das bitterer als hier.«

Selbst die stürmischen Südwinde, die an jenem Nachmittag wehten, konnten ihre Laune kaum bessern. Alle fanden es zunehmend schwieriger, die Mühsale zu ertragen, die ein solcher Sturm mit sich brachte – obwohl sie wußten, daß sie, wie Worsley es ausdrückte, »wahrscheinlich mit der unglaublichen Geschwindigkeit von einer Meile pro Stunde nach NORDEN getrieben werden!«

Die Sturmböen, fuhr Worsley fort, »zerren und rupfen an unserem dünnen Zelt, als wollten sie es in Fetzen reißen. Es klappert und flattert und zittert unaufhörlich … Der Stoff ist so dünn, daß die aufsteigenden Schwaden von unseren Pfeifen und Zigaretten mit jedem Windstoß, der draußen geht, aufgewirbelt werden.«

In der Nacht verließ jeweils zur vollen Stunde ein Mann das Zelt, um seinen Wachdienst anzutreten, ein anderer kroch hinein und versuchte sich im Stockdunkeln den Schnee abzuklopfen, bevor er zu seinem Schlafsack kroch, wobei der zurückkehrende Wachmann die anderen meist unweigerlich weckte. Wie sollte man schlafen, fragte Worsley sich, bei »Schnee im Gesicht, Fußtritten auf dem Bauch, dem dunklen Grollen des Windes, dem Flattern des Zeltes und dem heiseren, bellenden Schnarchen des Colonels?«

Während in jener Nacht der Sturm über das Packeis fegte, notierte James düster: »Die Paulet-Insel liegt wahrscheinlich schon südlich von uns.«

Kapitel 4

Um alles noch schlimmer zu machen, steuerte die Versorgungslage – vor allem, was Blubber zum Kochen betraf – erneut auf einen kritischen Punkt zu. Sie hatten seit drei Wochen keinen Pinguin oder Seehund mehr getötet, und der knappe Blubbervorrat, den sie aus den Adelie-Pinguinen angelegt hatten, war beinahe erschöpft. Am 16. März hatten sie ihr letztes Mehl verbraucht. Es wurde zu Hundefutter-»bannocks« verarbeitet, und etliche der Männer nippten und knabberten mehr als eine Stunde lang an ihrer 30-Gramm-Ration.

Unweigerlich flammten die alten Ressentiments gegen Shackleton wieder auf, weil der sich geweigert hatte, so viele Tiere wie möglich zu erjagen, als sie noch zu haben waren. Sogar Macklin, der sich in der Vergangenheit jeder Kritik an Shackletons Linie enthalten hatte, hegte derart starke Gefühle, daß er einen Code entwickelte, um das Thema in seinem Tagebuch kommentieren zu können, ohne befürchten zu müssen, daß seine Gedanken von anderen gelesen wurden.

Am Siebzehnten schrieb er so: »Ich glaube, der Boß war ein wenig unvorsichtig, nicht so viel Proviant wie möglich anzulegen, als das Eis noch befahrbar war. Es hätte das Risiko gelohnt.« Dann am Achtzehnten: »Vor ein paar Tagen hat Lees den Boß angegriffen, nicht sämtliche Vorräte [aus dem Ocean Camp] geborgen zu haben für den Fall, daß wir auf der Scholle überwintern müssen. Der Boß fauchte ziemlich wütend zurück und sagte: ›Es wird einigen dieser Leute guttun zu hungern, ihr verdammter Appetit ist zu groß!‹«

Im Laufe der Tage mußten ihre Rationen stetig weiter reduziert werden. Tee und Kaffee waren mittlerweile aufgebraucht, und wegen des Mangels an Blubber zum Schmelzen von Eis wurde ihnen nur eine Portion »stark verdünnter« Milch aus Trockenmilchpulver zugestanden, die zusammen mit knapp einhundertfünfzig Gramm Robbensteak zum Frühstück serviert wurde. Das Mittagessen war kalt, eine Viertelkanne gefrorene Brühe und ein Keks aus der Dose. Das Abendessen bestand aus einer Portion Seehund- oder Pinguineintopf.

Die meisten Männer empfanden den Nahrungsmangel als geradezu körperlichen Schmerz. Das dringende Bedürfnis des Körpers, mehr Kohlenhydrate zu verbrennen, um sich gegen die Kälte zu schützen, verursachte einen ständigen nagenden Hunger. Und das Wetter wurde zunehmend unwirtlicher mit Nachttemperaturen von bis zu minus dreiundzwanzig Grad. So mußten sie, als ihr Kalorienverbrauch am größten war, mit weniger denn je auskommen. Viele Männer konnten nicht anders, als bereits wenige Stunden nach dem Essen wieder zurück in ihre Schlafsäcke zu kriechen, damit sie aufhörten zu zittern, bis das nächste Mahl ihren Körper mit ein wenig Wärme versorgte.

Einige machten eher geschmacklose Witze über Kannibalismus. »Greenstreet und ich«, schrieb Worsley, »amüsieren uns auf Marstons Kosten. Marston ist der fülligste Mann im Lager, und wir geben große Sorge um sein Wohlbefinden und seinen Zustand vor, bieten ihm demonstrativ alte Pinguinknochen an, die wir bis auf den letzten Fetzen abgenagt haben. Wir flehen ihn an, nur nicht abzunehmen, und verteilen sogar schon bestimmte Keulen, Hüften etc. von ihm, wobei wir uns darüber streiten, wer die zartesten Stücke bekommt. Zu guter Letzt hat es ihn so angewidert, daß er sich umdreht und weggeht, wenn er uns kommen sieht.«

Es waren ziemlich erbärmliche Versuche, witzig zu sein, gerade weil ihr Thema nicht vollkommen ohne Bezug zu ihrer Situation war. Und bis auf diese peinlichen Komikbemühungen war selbst Worsley wortkarg und trübsinnig geworden.

Am 22. März wurde die Vorratslage so kritisch, daß Shackleton Macklin erklärte, daß seine Hunde am nächsten Tag erschossen werden müßten, damit die Mannschaft das Futter essen konnte, das für die Hunde zurückgelegt worden war. Macklin reagierte gleichgültig: »Ich muß gestehen, daß ich nicht erkennen kann, daß sie uns noch viel nützen werden. Ocean Camp ist offenbar verschwunden. Wir haben jetzt nur noch für zehn Tage Blubber zum Verbrennen – man kann nur hoffen, daß wir weitere Robben erjagen, sonst sieht es für uns wahrlich übel aus.«

Der Morgen des 23. März dämmerte kalt, Nebelschwaden hingen über dem Packeis. Shackleton war früh auf den Beinen und machte einen Rundgang. Er ging bis an den Rand der Scholle, wo er, als sich der Nebel einen Moment lang lichtete, im Südwesten ein großes schwarzes Objekt ausmachte. Er beobachtete es eine Weile und eilte dann zu seinem Zelt

zurück, um Hurley zu wecken. Die beiden Männer kehrten an den Rand der Scholle zurück und spähten etliche Minuten in die sich immer wieder kurz lichtenden Schwaden.

Es war tatsächlich dort – und es war Land.

Shackleton rannte sofort ins Lager zurück, lief von Zelt zu Zelt und rief »Land in Sicht! Land in Sicht!« Doch die Reaktion war seltsam. Einige Männer stürzten aus dem Zelt, um es mit eigenen Augen zu sehen, während andere – frierend, entmutigt und überdrüssig, Eisberge für Land zu halten – sich weigerten, ihre Schlafsäcke zu verlassen, bis die Sichtung bestätigt wurde.

Doch diesmal war es kein entfernter Eisberg oder eine Luftspiegelung. Es war eine der winzigen Danger-Inseln, die laut *British Antarctic Sailing Directions* an ihren steil aus dem Wasser ragenden abgeflachten Klippen zu erkennen sind. Sie lagen exakt zweiundvierzig Meilen entfernt; und ihr ursprüngliches Ziel, die Paulet-Insel, lag nur zwanzig Meilen jenseits davon.

Die Männer betrachteten das Land eine Weile, bevor der dichter werdende Nebel ihnen die Sicht nahm. Doch am frühen Nachmittag klarte das Wetter ganz auf und enthüllte die in der Ferne liegenden Danger-Inseln mit den schwarzen Ausläufern des Gebirgszugs, dessen Gipfel in niedrig hängenden Wolken verborgen waren. Worsley identifizierte den höchsten Berg als den Mount Percy auf Joinville Island an der äußersten Spitze der Antarktischen Halbinsel.

Die Insel lag siebenundfünzig Meilen in fast gerade westlicher Richtung – beinahe im rechten Winkel zu ihrer Drift. »Wenn das Eis aufbrechen würde, könnten wir binnen eines Tages an Land sein«, schrieb Hurley.

Doch kein einziger der Männer glaubte, daß das Packeis aufbrechen würde. Ganz im Gegenteil. Sie sichteten insgesamt siebzig Eisberge, etliche von ihnen auf Grund gelaufen, die das Packeis offenbar daran hinderten, aufzubrechen oder nach Norden weiterzuziehen. Hätte man die Boote zu Wasser gelassen, wären sie wahrscheinlich binnen Minuten zermalmt worden. Auch an eine Überquerung des Eises mit Schlitten war nicht zu denken. Das Packeis bestand jetzt aus einer dichten Masse zerbrochener Schollen, die tausendmal tückischer waren als vor drei Monaten, als sie vom Ocean Camp aufgebrochen waren und nach fünftägigem Kampf auf dem Eis lediglich neun Meilen zurückgelegt hatten.

Deshalb war das gesichtete Land nichts als eine weitere Erinnerung an ihre Ohnmacht. Greenstreets Haltung war typisch in ihrem Zynismus: »Es ist so schön zu denken, daß es noch etwas anderes auf der Welt gibt als Eis und Schnee, doch ich kann keinen Grund zur Aufregung erkennen, da wir einem Ausbruch kein Stück nähergekommen sind. Weit lieber würde ich einen Schwarm Robben treffen, damit wir uns Nahrung und Brennstoff sichern können.«

Doch so frustrierend sie auch sein mochte, die Sichtung von Land war schon deswegen willkommen, weil es »fast 16 Monate her ist, seit wir zum letzten Mal schwarzen Fels gesehen haben«. Besonders Macklin profitierte davon, denn in der Aufregung vergaß Shackleton offenbar seine Entscheidung, Macklins Gespann töten zu lassen.

»Ich bete zu Gott«, schrieb Shackleton an jenem Abend, »daß wir bald an Land gelangen.« Doch es gab kaum noch Land, das sie erreichen konnten. Sie waren bis zur äußersten Spitze der Antarktischen Halbinsel getrieben, so daß es mittlerweile praktisch unmöglich erschien, noch zu landen.

Zwischen ihnen und dem offenen Meer der gefürchteten Drake-Passage mit ihren Brechern vom Kap Horn – dem sturmumtostesten Meer auf dem Globus – blieben nur noch zwei einsame, etwa einhundertzwanzig Meilen nördlich gelegene Außenposten des Antarktischen Kontinents – Clarence Island und Elephant Island. Dahinter kam nichts mehr.

Der 24. März war ein strahlender sonniger Tag, und die Gipfel von Joinville Island waren deutlich zu erkennen. Als James über das dichte, unpassierbare Packeis blickte, konnte er nicht umhin zu bemerken: »Es ist zum Verrücktwerden, wenn man daran denkt, daß eine kleine, nur sieben Meter breite Rinne uns in wenigen Tagen hier herausführen könnte. Doch die ganze Zeit bleibt alles so dicht wie eh und je, so daß jedweder Fortschritt unmöglich scheint. Wir sitzen alle sehr schweigsam und in Gedanken versunken im Zelt & reden kaum miteinander. Es herrscht eine gespannte Erwartung, die die Männer sehr beschäftigt.«

Diese gespannte Erwartung steigerte sich noch, als sich am späten Nachmittag nur etwa dreißig Meter von den Booten entfernt zwei Risse im Eis bildeten. Zum Glück öffneten sie sich nicht.

Kurz nach Anbruch des nächsten Tages kam plötzlich ein heftiger Sturm aus südwestlichen Richtungen auf, der jedoch nur bis zum Mittag andauerte, bevor der Wind rasch abflaute und das Wetter aufklarte. Sie beobachteten

einen dramatischen Sonnenuntergang mit feurigen Wolkenfetzen, die sich vor die Sonne schoben. Achtern kam erneut Joinville Island in Sicht, jedoch nur von Ferne und undeutlich.

Die beißende Kälte, die der Sturm von Südwesten herangeweht hatte, hielt sich über Nacht, und alle litten bitterlich. Ihre Körper schienen nicht einmal mehr genug Energie aufzubringen, um ihre Schlafsäcke anzuwärmen.

Ihnen blieben Blubbervorräte für weniger als eine Woche, und am 26. März wurde zum Frühstück die letzte 140-Gramm-Portion Robbensteak ausgegeben. Statt dessen erhielten die Männer nun in der Regel eine 200-Gramm-Ration kaltes Hundedörrfleisch und eine halbe Portion Milch; an sehr kalten Tagen kamen noch ein paar Brocken Zucker dazu. Das Mittagessen bestand aus einem Keks und drei Stücken Zucker, das Abendessen, die einzige sogenannte warme Mahlzeit des Tages, aus »in minimaler Kochzeit« bereitetem Seehund- oder Pinguineintopf. Wasser wurde gar nicht mehr ausgegeben. Wenn jemand etwas trinken wollte, füllte er Schnee in einen kleinen Behälter, meistens eine Tabakdose, und drückte ihn an seinen Körper oder nahm ihn mit in den Schlafsack, um den Schnee zu schmelzen. Doch mit dieser Methode erbrachte eine Tabakdose voll Schnee gerade einmal ein bis zwei Eßlöffel Wasser.

Am Sechsundzwanzigsten erhielt Shackleton Kenntnis davon, daß einige der Männer Blubber und Pinguinfleisch aus dem allgemeinen Vorrat gestohlen hatten und nun versuchten, es zu essen – gefroren und roh. Shackleton ordnete sofort an, daß der restliche Proviant direkt vor seinem Zelt gelagert wurde.

Zudem erhielt Macklin den Befehl, die Fleischabfälle, mit denen die Hunde gefüttert wurden, auf für den menschlichen Verzehr geeignete Reste zu durchsuchen. Macklin tat, wie ihm befohlen, und sortierte »bis auf das, was so sehr stank, daß man nicht einmal daran denken mochte, es zu essen«, alles heraus. Es war eine ekelerregende Sammlung aus diversen Fleischresten, wie Macklin notierte, »und wenn wir keine weiteren Robben erjagen, werden wir sie roh essen müssen.«

Außerdem sah es so aus, als müßten die Hunde schon bald selbst geschlachtet werden. Sie waren bisher verschont geblieben, weil es immer noch eine winzige Chance gab, eine letzte Fahrt zum Ocean Camp zu machen, um die dort eingelagerten Vorräte zu bergen. Wenn das erledigt

war oder sich die Fahrt als unmöglich herausstellte, sollten die Hunde erschossen und gegessen werden.

»Ich würde nicht zögern, gekochtes Hundefleisch zu essen«, schrieb Macklin, »aber ich freue mich nicht darauf, es roh herunterzuschlingen.«

Tagelang bedrängten etliche Männer Shackleton, noch eine letzte Fahrt zum Ocean Camp zu wagen, das jetzt, kaum mehr sichtbar, sieben Meilen entfernt lag. Dort lagerte noch ein Vorrat von sechs- bis siebenhundert Pfund Hundedörrfleisch und gut fünfzig Pfund Mehl. Doch obwohl Shackleton sich ernste Sorgen über ihre Vorratslage machte, konnte er sich nicht dazu durchringen, die Hundeführer über das offensichtlich tückische Eis zu schicken. Man hörte jetzt beinahe ununterbrochen Druckgeräusche, offenbar dadurch hervorgerufen, daß das Packeis gegen den geschwungenen Ausläufer der Antarktischen Halbinsel geschoben wurde. Die Geräusche hallten durch das Eis, und in fast allen Richtungen war Bewegung auszumachen. »Ich hoffe, unsere alte Platte bricht nicht«, bemerkte Greenstreet, »da es keine andere geeignete Scholle in Sichtweite gibt.«

Die zahlreichen Eisberge in der Umgebung trugen ebenfalls zur beschleunigten Zertrümmerung des Eises bei. Wegen ihres Tiefgangs schienen sie unbestimmbaren Gezeitenströmungen unterworfen zu sein. In regelmäßigen Abständen scherte einer der Berge aus der träge dahintreibenden Formation aus, brach durch das Eis, schob mühelos alle Hindernisse auf seinem Weg beiseite und hinterließ eine Spur zerbrochener und hochkant gerichteter Schollen. Und es war unmöglich vorherzusagen, welchen Kurs die trunkenen Moloche nehmen würden.

Am 27. März bemerkte Worsely, daß ein gewaltiger Eisberg unerklärlicherweise nach Nordosten driftete, während »ein Eisberg von Norden binnen 4 Stunden fünf Meilen in Richtung unserer Scholle driftete, sie jedoch zum Glück knapp östlich verfehlte.«

Die Fahrt zum Ocean Camp erschien von Stunde zu Stunde weniger praktikabel, und Shackleton wußte, daß er es jetzt oder nie wagen mußte. Widerwillig erklärte er Macklin an jenem Abend, daß er sich für einen Aufbruch am frühen nächsten Morgen bereit halten sollte. Macklin hatte sich bereits hingelegt, doch die Nachricht freute ihn so sehr, daß er noch einmal aufstand und einige Zeit daran arbeitete, Geschirr und Schlitten startklar zu machen. Doch bei Anbruch der Dämmerung war das Eis heftig in Bewegung, dazu war dichter Nebel aufgezogen. Zum Frühstück kam

Shackleton in Zelt Nr. 5, um Macklin zu informieren, daß er sich doch gegen die Fahrt entschieden hatte. Das war eine niederschmetternde Enttäuschung nach einer erbärmlichen Nacht mit feuchtem, diesigem Wetter, in der niemand viel geschlafen hatte.

Shackleton hatte das Zelt kaum verlassen, als Macklin wegen eines nichtigen Anlasses mit Clark aneinandergeriet, so daß die beiden Männer sich schon bald gegenseitig anschrien. Die Spannung breitete sich auf Orde-Lees und Worsley aus und provozierte sie zu einem beleidigenden Wortwechsel, in deren Verlauf der an sich unbeteiligte Greenstreet seinen Becher mit Milch umstieß. Er fuhr zu Clark herum und verfluchte ihn, das Unglück verschuldet zu haben, weil er ihn einen Moment abgelenkt hatte. Clark wollte protestieren, aber Greenstreet brüllte ihn nieder.

Dann hielt er inne, um zu Atem zu kommen, und seine Wut war verflogen, er verstummte unvermittelt. Auch alle anderen Insassen des Zeltes wurden plötzlich still und betrachteten den zotteligen, bärtigen und von Blubber-Ruß verschmierten Greenstreet, der seinen leeren Becher in der Hand hielt und hilflos in den Schnee starrte, der seine kostbare Milch gierig aufgesogen hatte. Der Verlust war so tragisch, das Greenstreet den Tränen nahe schien.

Ohne ein Wort streckte Clark die Hand aus und goß ein wenig von seiner Milch in Greenstreets Becher. Macklin, Rickenson, Kerr, Orde-Lees und zuletzt Blackboro folgten seinem Beispiel. Schweigend beendeten sie ihre Mahlzeit.

Kurz nach dem Frühstück wurden zwei Robben gesichtet und sofort zwei Jagdtrupps ausgesandt. Die erste Gruppe erlegte den sich näher beim Lager aufhaltenden Seehund, und auch die zweite Gruppe war dicht an ihre Beute herangekommen, als Shackleton sie aus Sorge um die Tragfähigkeit des Eises ins Lager zurückbeorderte.

Auf dem Rückweg brach Orde-Lees vor Hunger und Entkräftung zusammen. Wie üblich hatte er nur seine halbe Frühstücksration gegessen – gut fünfzig Gramm kaltes Hundedörrfleisch und eineinhalb Stückchen Zucker –, in der Absicht, den Rest für später aufzusparen. Nach einigen Minuten Pause kam er jedoch wieder auf die Beine und schaffte es bis ins Lager zurück.

Im Laufe des Tages verwandelte sich der Nebel in reinen Regen, und die Temperaturen stiegen über den Gefrierpunkt. Die meisten Männer krochen

in ihre Schlafsäcke und blieben dort, während es weiter regnete – die ganze Nacht und den nächsten Tag. »Mein Schlafsack liegt in einem Strom von Wasser und ist vollkommen durchgeweicht«, beschrieb Macklin die Lage, »Bodenplanen, Handschuhe, Socken und die übrige Ausrüstung wurden ebenfalls völlig durchnäßt … Selbst während ich hier sitze und diese Zeilen schreibe, tropft das Wasser unaufhörlich vom Zeltdach, und jeder verfügbare Behälter – leere Dosen etc. – ist im Einsatz, um zu verhindern, daß unsere Schlafsäcke noch feuchter werden. Das ist nur zum Teil erfolgreich, weil es an viermal mehr Stellen tropft, als wir Behälter haben. Ich habe meine Burberrys über meinen Schlafsack gebreitet, und jedesmal wenn sich ein hinreichend großer Tümpel darin gebildet hat, hebe ich sie vorsichtig an und entleere sie in den Schnee. Es ist ziemlich ermüdend, ständig Obacht geben zu müssen … ich bete zu Gott, daß er uns bald trockenes Wetter schicken möge, denn es ist ein Elend. Ich habe noch nie eine so niedergeschlagene Stimmung erlebt wie heute in unserem Zelt.«

Am späten Nachmittag wurde der Regen zu Schnee und hörte um 17 Uhr ganz auf. James hatte an jenem Abend die Nachtwache von 21 bis 22 Uhr, und als er ihre Scholle umrundete, machte er eine Bewegung im Eis aus. Als er genauer hinsah, stellte er fest, daß eine »deutlich wahrnehmbare Dünung« die Scholle langsam anhob. Er berichtete seine Entdeckung Shackleton, der Befehl gab, daß die Wachleute besonders aufmerksam sein sollten.

Am nächsten Morgen um 5.20 Uhr brach die Scholle.

Kapitel 5

Der kleine Alf Cheetham hatte Wachdienst und rannte eilig zu den Zelten.

»Spalt!« rief er. »Spalt! Reise! Reise!«

Binnen Sekunden waren alle Männer aus ihren Zelten getaumelt. Draußen sahen sie zwei Risse, einer verlief über die gesamte Länge der Scholle, der andere im rechten Winkel zum ersten. Außerdem hob und senkte sich das gesamte Packeis in einer deutlich spürbaren Dünung.

Sie rannten zur *James Caird*, rissen die festgefrorenen Kufen des Bootsschlittens aus dem Eis und schoben sie in die Mitte der Scholle. Mittlerweile war der Spalt an manchen Stellen bis zu sieben Meter breit und wurde mit der Dünung breiter und wieder schmaler. Ihre Fleischvorräte lagerten auf der anderen Seite. Als das Eis sich wieder ein wenig geschlossen hatte, sprangen mehrere Männer auf die andere Seite und warfen das Fleisch über die offene Wasserrinne.

Um 6.45 Uhr waren alle Vorräte geborgen, und die Arbeit wurde fürs Frühstück unterbrochen. Die Männer standen herum und warteten auf ihre Rationen, als die Scholle erneut riß, diesmal keine fünfzig Meter von den Zelten entfernt direkt unter der *James Caird*. Ein Befehl war überflüssig. Die Männer stürzten zu dem Boot und zogen es rasch näher zu dem Zeltplatz. Schließlich konnten sie ihr Frühstück zu sich nehmen – der übliche Klumpen Hundedörrfleisch, sechs Stücke Zucker und ein halber Becher Milch. Das Frühstück war kaum beendet, als eine seltsame Kontur aus dem Nebel tauchte und sich gemächlich über ein nahe gelegenes Bruchstück ihrer alten Scholle bewegte. Wild rannte zu seinem Zelt, um sein Gewehr zu holen, legte, auf ein Knie gestützt, an und schoß. Das Tier zuckte und sank langsam aufs Eis. Mehrere Männer eilten zu der Stelle – es war ein mehr als drei Meter langer Seeleopard.

Es schien, als hätte Wild ihrem Leben mit einer einzigen Kugel eine völlig neue Wendung gegeben. Vor ihren Füßen lagen knapp neunhundert Pfund Fleisch – und Blubbervorräte für mindestens zwei Wochen. Shackleton verkündete, daß sie mittags ein Festessen aus der Seeleopardenleber abhalten würden.

In allerbester Stimmung schickte die Mannschaft ein Hundegespann los, um die Trophäe zu bergen. Beim Schlachten des Tieres fanden sich in dessen Bauch fünfzig weitgehend unverdaute Fische, die sorgfältig für den nächsten Tag beiseite gelegt wurden. Als sie fertig waren, war es 9 Uhr.

Dann rief Shackleton Macklin zu sich und erklärte ihm, daß die Zeit gekommen war, seine Hunde zu erschießen. Macklin widersprach mit keinem Wort, weil es tatsächlich keinen Grund mehr gab, die Tiere länger am Leben zu lassen. Die Möglichkeit, Ocean Camp zu erreichen, erschien unwahrscheinlicher denn je, und nachdem sie den Seeleoparden erlegt hatten, bestand kein Grund mehr, ein derartiges Risiko auf sich zu nehmen.

Begleitet von Wild führte Macklin sein Gespann über eine schmale Eisbrücke zu der Stelle, wo zuvor die Kombüse gestanden hatte. Unterwegs kamen sie an ihrer ehemaligen Abfallgrube für Fleischreste vorbei. Songster, ein verschlagener alter Hund, schnappte sich einen weggeworfenen Pinguinkopf, Bos'n erwischte einen Knochen. Beide durften ihre Beute behalten.

Macklin wurde fast übel, als er einen Hund nach dem anderen aus dem Gespann schirrte und hinter einen schützenden Eishügel führte. Wie zuvor sorgte Wild dafür, daß sich die Hunde in den Schnee setzten, bevor er den Lauf der Waffe dicht an ihren Kopf hielt und abdrückte. Songster starb mit dem Pinguinkopf im Maul, Bos'n mit seinem Knochen. Nachdem alle Hunde getötet waren, häutete Wild die Kadaver und nahm sie aus, um sie zum Verzehr vorzubereiten. Creans Welpen-Gespann wurde ebenfalls getötet und geschlachtet.

Im Lager herrschte ob der Aussicht auf das erste warme Mittagessen seit mehr als zwei Wochen beinahe Feiertagsstimmung. Irgend jemand schlug vor, das Hundefleisch zu probieren, und Shackleton willigte ein. Crean filetierte seinen Hund Nelson, Macklin tat das gleiche mit Grus.

Nachdem das Fleisch gebraten worden war, eilte Crean von Zelt zu Zelt, um es zu verteilen. Zuerst ging er zu Shackletons Zelt, steckte sein wettergegerbtes irisches Gesicht durch den Eingang und sagte boshaft: »Ich habe Ihnen ein Stück von Nelson zum Probieren gebracht.«

Das Hundefleisch wurde allgemein gelobt. »Ihr Fleisch schmeckt vorzüglich«, bemerkte McNeish. »Nach so langer Zeit mit ausschließlich Robbenfleisch ist es eine Delikatesse.« James fand es »überraschend gut und lecker«. Worsley meinte, das Stück von Grus, das er abbekommen hatte,

habe »einen besseren Geschmack als der Seeleopard«. Und Hurley ging sogar so weit zu behaupten, das Fleisch wäre »exquisit, zart und sehr schmackhaft, vor allem Nelson, der mich an Kalbssteak erinnert hat.«

Die Dünung war den ganzen Vormittag über zu spüren gewesen und hatte sogar zugenommen, so daß Shackleton nach dem Mittagessen verkündete, daß sie ab sofort Doppelwachen mit vier Stunden Dienst und vier Stunden Pause einführen würden. Shackleton würde das Kommando über die eine Wache übernehmen, Wild das Kommando über die andere. Das hieß, rund um die Uhr würde jeweils eine Hälfte der Mannschaft Dienst tun, vollkommen angekleidet, die Ausrüstung verlascht, und abrufbereit. Zwei Männer jeder Wache sollten ununterbrochen die Scholle patrouillieren und nach Rissen oder anderen drohenden Notfällen Ausschau halten. Die anderen durften sich in ihren Zelten bereit halten.

Im Laufe des Tages mehrten sich die Anzeichen, daß ein Aufbrechen des Eises unmittelbar bevorstand. Am Himmel konnte man Kapsturmvögel und Seeschwalben sehen, und Worsley sichtete sogar einen prachtvollen Riesensturmvogel, schneeweiß bis auf zwei schwarze Streifen auf den Flügeln – ein sicheres Zeichen für offenes Meer. Clark erspähte in einer Spalte zwischen zwei Schollen eine Qualle und erklärte kategorisch, daß solche Lebewesen nur in der Nähe von eisfreien Gewässern vorkämen. All dies sowie ein schwarzer »Wasserhimmel« im Nordwesten, die spürbare Dünung und Temperaturen über dem Gefrierpunkt führten Worsley zu der Bemerkung: »Es sieht in der Tat vielversprechend aus.« Doch dann fügte er hinzu: »Die Hoffnung erfindet schmeichelhafte Geschichten.«

Gegen 15 Uhr fielen erste Schauer, und als Wilds Wache um 20 Uhr ihren Dienst antrat, regnete es ununterbrochen. Für die Dauer ihrer Wache zogen Wild und McIlroy in Zelt Nr. 5, und trotz der erbärmlich beengten und feuchten Bedingungen herrschte eine gemütliche Atmosphäre. Jeder genoß es, neue Geschichten zu hören anstatt der oft wiederholten Erzählungen der immergleichen langweiligen Zeltgenossen.

Kurz nach Eintreffen der Neuankömmlinge wurde den Männern der Luxus eines Streichholzes zugestanden. »Seid ihr bereit?« fragte Wild die mit ihren Pfeifen und Zigaretten wartenden Raucher. Dann wurde das kostbare Streichholz entflammt und warf seinen Schein in die Runde bärtiger Gesichter. Die Männer entzündeten sich eigene Fidibusse aus teergetränkten

Seilstücken, bevor sich alle zurücklehnten und zufrieden vor sich hin schmauchten.

Wild gab eine Reihe von Anekdoten über zurückliegende Eskapaden mit dem weiblichen Geschlecht zum besten, und McIlroy bestätigte seinen Ruf als weltgewandtestes Mitglied der Expedition, indem er einem aufmerksamen Publikum seine Rezepte für diverse Cocktails erläuterte, darunter auch ein todsicheres Aphrodisiakum namens »Busenschmeichler«.

Ansonsten verstrich die Nacht ereignislos. Bis Tagesanbruch hatte der Regen aufgehört, der Wind hatte nach und nach auf südliche Richtungen gedreht und blies kalt und trocken. Auch die Dünung ebbte immer weiter ab.

Trotz aller ermutigenden Anzeichen zeigte das Packeis im Laufe des Tages und bis zum nächsten Vormittag keinerlei Anzeichen für eine Veränderung. Am Nachmittag zog von Südwesten ein »Wasserhimmel« auf, der sich bis weit in den Nordwesten erstreckte, doch angesichts des Südwinds schien es unwahrscheinlich, daß das Eis plötzlich aufbrechen würde, so daß Shackleton die Lage für hinreichend sicher hielt und die Seewachen wieder einstellte. Einmannwachen rund um die Uhr wurden jedoch aufrechterhalten.

Als Macklin an jenem Abend um 20 Uhr gerade Orde-Lees beim Wachdienst ablöste, hob sich die Scholle in der unvermittelt heftigen Dünung an und brach keinen halben Meter von Wilds Zelt entfernt. Macklin und Orde-Lees schlugen Alarm.

Doch im Vertrauen darauf, daß es keinen weiteren Riß geben würde, hatten sich alle Männer bereits hingelegt, so daß dieser Notfall sie vollkommen unvorbereitet traf. In den stockdunklen Zelten gab es ein großes Gedränge, während jeder versuchte, die richtigen Kleider zu finden und in die bei minus sieben Grad gefrorenen Stiefel zu steigen. Selbst nachdem die Männer ihre Zelte verlassen hatten, gab es eine allgemeine Konfusion darüber, worin das Problem und die Gefahr eigentlich bestand. Sie tasteten sich durch das Dunkel, rempelten sich gegenseitig an und stolperten in unsichtbare Löcher im Eis. Schließlich wurde die Ordnung wiederhergestellt. Die Boote wurden näher an die Zelte gerückt, ihr Fleischvorrat, der wieder vom Lager getrennt worden war, über die dunkle Wasserrinne auf die andere Seite geworfen.

Shackleton ordnete die Wiederaufnahme der Seewachen an. Außerdem sollten sich die Männer, die keinen Dienst hatten, »unter vollen Segeln« hinlegen – vollständig bekleidet, inklusive Handschuhen und Helm.

Es war schwer, überhaupt zu schlafen. Die ganze Nacht lang hob und senkte die Scholle sich spürbar in der schweren Dünung, bis zu dreißig Zentimeter und mehr, und die wiederholten Erschütterungen, wenn sie gegen andere Schollen schlug, waren beunruhigend. Alle wußten, daß die Scholle jetzt so klein war, daß bei einem weiteren Bruch irgend etwas – oder irgend jemand – in eine Spalte fallen und vermutlich zermalmt werden würde.

Doch am nächsten Morgen flaute der Südwind ab, und im Laufe des späten Vormittags ließ auch die Dünung wieder nach. Gegen Mittag gelang Worsley zum ersten Mal seit sechs Tagen eine Positionsbestimmung. Sie lag bei 62° 33’ Süd, 53° 37’ West. Binnen sechs Tagen waren sie erstaunliche achtundzwanzig Meilen nach Norden gedriftet, obwohl sie fünf Tage lang Gegenwind gehabt hatten. Das Packeis war also offensichtlich unter den Einfluß einer Nordströmung geraten.

Es war der 3. April, McLeods neunundvierzigster Geburtstag. Die Mannschaft hatte zum Mittagessen gerade auf seine Gesundheit angestoßen, als am Rande der Scholle der Kopf eines Seeleoparden auftauchte. McLeod, ein kleiner, aber stämmiger Mann, ging hinüber und wedelte wie ein Pinguin mit den Armen. Der Seeleopard fand seine Pantomime offenbar überzeugend, denn er sprang aus dem Wasser. McLeod machte auf dem Absatz kehrt und rannte in Sicherheit. Der Seeleopard machte ein oder zwei Sätze nach vorn und blieb dann stehen, offenbar um die Versammlung seltsamer Wesen auf der Scholle genauer zu betrachten. Ein fatales Zögern. Wild griff nach dem Gewehr in seinem Zelt, zielte und schoß, und ihr Proviant war um weitere neunhundert Pfund Fleisch reicher.

Nachdem die angelegten Vorräte wieder stetig zunahmen, konnten auch die Rationen erhöht werden, was wiederum die Moral der Mannschaft entsprechend anhob. Das düstere, mürrische Grummeln von vor einigen Tagen, als die Männer sich mit der Aussicht konfrontiert gesehen hatten, stinkendes rohes Robbenfleisch zu essen, war verschwunden, und gelegentlich wandte sich ihre Aufmerksamkeit bereits wieder Dingen zu, die über den bloßen Überlebensaspekt hinausgingen. Am Nachmittag von McLeods Geburtstagsfeier verstrickten Worsley und Rickenson sich in eine

lange und lautstarke Debatte über das scheinbar entlegene Thema der Hygiene auf neuseeländischen im Vergleich mit englischen Milchbauernhöfen.

Obwohl sich alle bewußt waren, daß ihre Situation stündlich kritischer wurde, war es doch sehr viel leichter, dieser Gefahr mit vollem Bauch entgegenzusehen.

Ihre Scholle, die zuvor einen Durchmesser von einer Meile gehabt hatte, maß jetzt in der Breite nur noch zweihundert Meter, war die meiste Zeit von offenem Wasser umgeben und durch die Dünung und die drohende Kollision mit anderen Schollen ständig gefährdet. Clarence Island lag achtundsechzig Meilen in gerader nördlicher Richtung entfernt, und obwohl sie direkt darauf zuzutreiben schienen, sorgten sie sich um einen leichten Westdrall ihrer Drift, der stärker zu werden drohte.

»Es wäre übel«, schrieb McNeish, »nach der Drift auf diesem Kurs in letzter Minute in die offene See hinausgetrieben zu werden.« Und James notierte: »Überall große Erwartung. Wir stehen ohne Zweifel auf der Schwelle zu etwas. Wenn alles gutgeht, sind wir vielleicht schon bald an Land. Es ist unsere dringendste Hoffnung, daß das Eis sich öffnet, und unsere drängendste Gefahr, im festen Packeis an den Inseln vorbeigetrieben zu werden und unser Ziel zu verfehlen, Clarence und Elephant Island …«

Am nächsten Tag war es wegen des feuchten und nebligen Wetters und der schweren Dünung unmöglich, eine Positionsbestimmung vorzunehmen. Am 5. April gelang es schließlich doch, die Sonne anzuvisieren – die Berechnung ergab, daß sie direkt aufs offene Meer hinausdrifteten.

Kapitel 6

Die Drift hatte sich in den letzten zwei Tagen offenbar nach Westen gewendet und sie trotz Gegenwind in achtundvierzig Stunden die unglaubliche Entfernung von einundzwanzig Meilen weit getragen.

Diese Nachricht erschütterte die ganze Mannschaft. Binnen einer Minute mußten sie ihr gesamtes Denken umstellen. Ihr Ziel war Clarence oder Elephant Island gewesen – doch das war vorbei. Beide Inseln kamen für eine Landung nicht mehr in Frage. »Das beweist das Vorhandensein einer starken Westströmung«, meinte Hurley, »womit Elephant Island außer Reichweite liegen dürfte.«

Sofort wandten sie ihre Aufmerksamkeit der im Westen liegenden King George Island zu. »Wir hoffen jetzt auf östliche oder nordöstliche Winde, die uns ein gutes Stück nach Westen tragen, bevor wir zu weit nördlich treiben«, schrieb James. »Es ist höchst bemerkenswert, wie sich die Aussichten binnen einiger weniger Tage von sehr günstig in äußerst ungünstig verwandeln können … Die Gespräche ersterben nun fast völlig oder drehen sich ausschließlich um Winde und Drift.«

Etliche unter ihnen bezweifelten, daß selbst starke östliche Winde das Packeis weit genug nach Westen treiben konnten, bevor die Drift sie aufs Meer zog, wo sich das Eis zweifelsohne auflösen würde, so daß sie in ihren Booten noch am relativ sichersten aufgehoben sein würden, den tosenden Stürmen in der Drake-Passage ausgesetzt. »Gott verhüte, daß das geschieht«, schrieb Greenstreet, »denn ich bezweifle, daß wir es überleben würden.«

Als sie in jener Nacht in ihren Schlafsäcken lagen, wußten sie, daß das Eis in Bewegung war, weil man von überall bedrohliche Druckgeräusche vernehmen konnte. Am nächsten Tag war der Himmel verhangen, so daß eine Positionsbestimmung unmöglich war. Doch in der Nacht des 6. April klarte es auf, und bei Anbruch der Dämmerung war es noch immer ziemlich hell. Im Norden ragte in der Ferne ein riesiger Eisberg aus dem Wasser. Als die Sonne höher stieg, erkannten sie, daß sein Gipfel von Wolken umhüllt war. So hoch war kein Eisberg – es war eine Insel. Aber welche?

Viele der Männer hielten es ob ihrer vermuteten Nordwestdrift für Elephant Island; andere wiederum argumentierten, es müsse Clarence Island sein. Was alle jedoch am meisten verwunderte, war die Tatsache, daß sie eine, aber nicht die andere Insel sehen konnten, obwohl beide etwa gleich weit entfernt liegen mußten. Die Clarence-Island-Fraktion behielt schließlich die Oberhand, weil die Gipfel dort mit knapp 1900 Metern fast 700 Meter höher als die Berge auf Elephant Island waren und deshalb aus weit größerer Entfernung zu sehen sein würden.

Bis zum Frühstück war die Bewölkung dichter geworden und nahm ihnen die Sicht auf das Land. Doch gegen Mittag gelang Worsley eine Positionsbestimmung, die alle Zweifel verstummen ließ, daß sie die zweiundfünfzig Meilen entfernte Clarence Island gesehen hatten. Noch wichtiger jedoch war, daß die Westströmung ihrer Drift gestoppt schien. In den vergangenen zwei Tagen waren sie acht Meilen in fast gerader nördlicher Richtung getrieben. Enorme Erleichterung machte sich unter der Mannschaft breit.

»… mit dem Ergebnis«, notierte James, »daß die Inselgruppe mit Elephant und Clarence Island nun doch wieder unser Ziel ist. Mit dem zur Zeit aus Südwest wehenden Wind sind unsere Aussichten für den Moment wieder ein wenig sonniger geworden. Das Eis ist über Nacht enger zusammengedrückt worden, und auf dem Packeis wimmelt es von Leben. Überall um uns herum sehen und hören wir Wale, die manchmal in einem fort Wasser in die Luft blasen. Ein besonders häßlicher Schwertwal steckte seinen Kopf aus dem Wasser und betrachtete unsere Scholle. Pinguine krächzen … bisweilen schießt ein ganzer Schwarm von ihnen mit einer seltsam hüpfenden Bewegung durch die Rinnen wie große Flöhe, die über die Wasseroberfläche hüpfen, ein prachtvoller Anblick im strahlenden Sonnenlicht. Heute morgen waren etwa zwanzig Robben auf einmal zu sehen. Scharen von Sturmschwalben sind auf dem Zug, hin und wieder sind auch Riesensturmvögel und Kapmöwen auszumachen.«

Doch das vermaledeite Packeis wollte sich noch immer nicht öffnen. »Ich bete zu Gott, daß wir hier anlanden können«, schrieb Macklin, »damit wir von diesem unkontrollierbaren, treibenden Packeis herunterkommen, das uns nun trotz aller erdenklichen Bemühungen, die wir unternehmen, wer weiß wohin treibt … Doch armselige Sterbliche, die wir sind, liegt unser Schicksal in den Händen einer höheren Macht, und wir können nichts tun,

um uns dieser kolossalen Naturkräfte zu erwehren. Wenn uns die Landung nicht gelingt, und das ist recht wahrscheinlich, denke ich, wir wären vielleicht gut beraten zu versuchen, einen Eisberg zu erklimmen. Genau das wünschen sich viele von uns in der Tat seit nunmehr etlichen Wochen, aber es gibt natürlich gewichtigere Meinungen.«

Diese gewichtigeren Meinungen vertrat in erster Linie Ernest Shackleton. Er war absolut dagegen, auf einen Eisberg umzuziehen, solange es nicht unvermeidlich wurde. Er kannte Eisberge und wußte, daß sie zwar massiv aussahen, jedoch, wenn eine Seite schneller schmolz als die andere, leicht aus dem Gleichgewicht geraten und plötzlich und unvorhersehbar umkippen konnten.

Die ganze Nacht hindurch lärmten krächzende Pinguine und blasende Walschwärme um ihr Lager. Als es endlich dämmerte, war das Wetter strahlend klar, und es wehte ein westlicher Wind. Wieder konnten die Männer Clarence Island und links davon sehr blaß auch die Gipfel von Elephant Island erkennen. Worsley zählte insgesamt zehn.

Doch die Himmelsrichtung von Clarence Island hatte sich seit dem Vorabend beträchtlich geändert. Sie lag nun fast direkt nördlich von ihnen, was nahelegte, daß sie ostwärts getrieben waren. Worsleys Positionsbestimmung am Mittag bestätigte diese Tatsache. In den letzten vierundzwanzig Stunden waren sie kaum nach Norden vorangekommen – bestenfalls zwei Meilen. Statt dessen hatten sie sechzehn Meilen in östlicher Richtung zurückgelegt.

Es war kaum zu glauben. Das Packeis hatte eine komplette Kehrtwendung gemacht. Zwei Tage zuvor waren sie entsetzt gewesen, als sie von ihrer Westdrift erfahren hatten; jetzt sahen sie sich mit der ebenso unangenehmen Tatsache konfrontiert, daß sie rapide nach Osten trieben – ablandig. »Wenn der Wind nicht auf Ost dreht«, meinte Greenstreet, »werden wir die Insel ganz verpassen.«

Von Nordwesten rollte eine gefährlich hohe Dünung durch das Packeis wie bewegliche Wasserhügel, die ihre Scholle bisweilen bis zu einem Meter anhoben. Orde-Lees wurde sogar seekrank.

Die Ostdrift des Packeises ließ sich an den langsamer treibenden Eisbergen erkennen. Das Eis war jetzt zu so kleinen Trümmern zermalmt worden, daß sie ein Hindernis auf ihrem Weg umflossen wie Sirup.

An jenem Abend führte McNeish gegen 18.45 Uhr Tagebuch. »Seit gestern herrscht starke Dünung«, notierte er, »doch die kann uns jetzt nichts mehr anhaben, weil unsere Scholle so klein gebröckelt ist. Sie hebt und senkt sich …« Er kam nicht dazu, den Satz zu beenden.

Es gab einen schweren Aufprall, und die Scholle spaltete sich direkt unter der *James Caird*. Worsley hatte Wachdienst und rief um Hilfe. Alle Männer stürzten aus ihren Zelten und packten die *James Caird*, während der Riß breiter wurde. Die beiden anderen Boote, die auf dem abgebrochenen Teil der Scholle lagen, wurden eilig herübergeschafft. Als es vorbei war, war ihre Scholle auf ein Dreieck aus Eis mit Seitenlängen von knapp hundert, hundertzwanzig und neunzig Metern reduziert.

Kurz nach Mitternacht drehte der Wind von West auf Südost und flaute merklich ab. Fast augenblicklich taten sich breite Wasserrinnen auf, während die Schollen sich auseinanderzogen. Doch es dauerte nicht an. Bis Tagesanbruch hatte sich das Eis wieder geschlossen, obwohl der Himmel im Norden schwarz wie Tinte wurde. Die Dünung nahm zu, und die Männer mußten sich gut abstützen, wenn sie sich auf der Scholle bewegten.

Zur Frühstückszeit teilte sich das Eis mysteriöserweise erneut. Kleine Schollen wurden zu isolierten weißen Flecken auf der dunklen, kalten Wasseroberfläche. Doch unter den ängstlichen Blicken der gesamten Mannschaft schloß sich das Packeis ein weiteres Mal. Die Dünung nahm von allen Seiten zu, so daß ihre Scholle heftig angestoßen wurde. Am späten Vormittag taten sich ein drittes Mal unerklärlicherweise Rinnen und Seen in dem Packeis auf und wurden breiter.

Um 10.30 Uhr dröhnte Shackletons irischer Bariton über die Scholle: »Zelte abbrechen und Boote bereitmachen!«

Die Männer sprangen auf und machten sich an die Arbeit. Binnen zehn Minuten waren die Zelte abgebrochen, die Schlafsäcke eingesammelt und im Bug der Boote verstaut. Anschließend wurden die Boote auf ihren Schlitten nacheinander an den Rand der Scholle geschoben.

Knack!

Ihre Scholle war erneut durchgebrochen, diesmal genau an der Stelle, wo noch vor wenigen Minuten Shackletons Zelt gestanden hatte. Die beiden Hälften entfernten sich rasch voneinander und trennten die *Stancomb Wills* und einen Großteil der Vorräte von der übrigen Mannschaft. Fast alle

Männer sprangen über die breiter werdende Rinne und schoben Kutter und Proviant auf die andere Seite hinüber.

Dann warteten sie … hin und her gerissen zwischen dem übermächtigen Wunsch, die Boote ungeachtet des Risikos zu Wasser zu lassen, und dem sicheren Wissen, daß es, wenn sie sich erst einmal dazu entschlossen hatten, keine Umkehr mehr gab. So klein ihre Scholle mittlerweile auch sein mochte, es war die einzig begehbare weit und breit. Wenn sie sie verließen und das Packeis sich wieder schloß, bevor sie einen neuen Lagerplatz erreicht hatten, gab es kein Entkommen.

Während all dieser Aktivitäten hatte Green sich systematisch seinen Pflichten gewidmet und hatte jetzt eine ölige Seehundsuppe und heiße Milch fertig. Jeder Mann nahm seine Portion entgegen und verzehrte sie im Stehen, die wachsamen Augen immer aufs Packeis gerichtet. Es war 12.30 Uhr, und die Rinnen waren ein winziges Stück breiter geworden. Die Männer sahen Shackleton an.

Im Moment war das Packeis offen – doch wie lange würde das so bleiben? Andererseits: Wie lange konnten sie bleiben, wo sie waren? Die riesige Scholle, die einst das Patience Camp ausgemacht hatte, war auf ein unregelmäßiges Rechteck von kaum fünfzig Metern Breite zusammengeschmolzen. Wie lange würde es dauern, bis der Boden unter ihren Füßen brach?

Um 12.40 Uhr gab Shackleton mit ruhiger Stimme den Befehl.

»Boote zu Wasser lassen!«

Die Scholle erwachte zum Leben. Green rannte zum Ofen und löschte das Feuer. Andere Männer nahmen Segeltuchplanen und verpackten kleine Fleisch- und Blubberhaufen. Die übrige Mannschaft eilte zu den Booten.

Die *Dudley Docker* wurde von ihrem Schlitten gehoben und ins Wasser geschoben. Dann wurde eine Kette gebildet, um das Boot mit Vorratskisten, einem Sack Fleisch, dem Blubber-Ofen und dem klapprigen alten Buckelzelt Nr. 5 zu beladen. Ein leerer Schlitten wurde ins Wasser gesenkt und am Heck vertäut. Als nächstes wurde die *Stancomb Wills* eilig zu Wasser gelassen und beladen, zuletzt die *James Caird*.

Es war 13.30 Uhr, als die Mannschaften an Bord ihrer Boote gingen; die Männer kramten jedes verfügbare Ruder hervor und hielten mit voller Kraft auf das offene Wasser zu.

Doch noch während sie vom Patience Camp ablegten, begann das Eis sich wieder zu schließen.

IV. TEIL

Kapitel 1

Die ersten Minuten waren besonders kritisch – und sie brachten die Männer fast zur Verzweiflung. Die Ruderer gaben ihr Bestes, um im Rhythmus zu bleiben, aber sie waren unbeholfen, aus der Übung und wurden durch ihre eigene Angst behindert. Die Riemen stießen gegen umherschwimmende Eisschollen, Kollisionen waren unvermeidlich. Einige Männer knieten sich in den Bug der Boote und versuchten, die größeren Eisblöcke mit dem Staken wegzuschieben, aber viele dieser Schollen waren schwerer als die Boote selbst.

Die erhöhten Bordwände der *James Caird* und der *Dudley Docker* erwiesen sich als zusätzliches Hindernis. Ihre Sitzbänke lagen nun zu niedrig, um richtig rudern zu können, und obwohl die vier Ruderer in jedem Boot zusätzlich auf Vorratskisten saßen, war es noch immer ein schwieriges Unterfangen.

Der Schlitten hinter dem Heck der *Dudley Docker* blieb immer wieder an Eisschollen hängen, und nach einigen Minuten schnitt Worsley wütend die Verbindungsleine durch.

Aber zu ihrer Überraschung – und beinahe ihrer Not und der mißgünstigen Mächte, die sie zurückzuhalten versuchten, zum Trotz – kamen sie langsam vorwärts. Mit jeder Bootslänge schien das Eis lockerer zu werden. Es war schwer zu sagen, ob das Packeis aufbrach oder ob sie völlig dem Eis entkamen, das Patience Camp umgab. Wie auch immer – im Augenblick war das Glück auf ihrer Seite.

Der wolkenverhangene Himmel schien vor Vögeln nur so zu wimmeln – Tausende von Kaptauben, Seeschwalben, Fulmaren, Weißflügel-, Silber- und Schneesturmvögeln. Die Vögel flogen so dicht, daß ihre Exkremente auf die Boote spritzten und die Ruderer die Köpfe einziehen mußten. Und überall schienen Wale aufzutauchen. Sie kamen an allen Seiten an die Oberfläche, manchmal erschreckend nah – besonders die Schwertwale.

Die *James Caird* fuhr an der Spitze, mit Shackleton an der Ruderpinne. Soweit es das Eis erlaubte, hielt er einen nordwestlichen Kurs. Als nächster kam Worsley, der die *Dudley Docker* steuerte, gefolgt von Hudson in der

Stancomb Wills. Ihre Stimmen, die im Chor »Zieht … zieht … zieht …« riefen, mischten sich mit den Schreien der Vögel über ihnen und dem Wogen der Eisschollen in den hohen Wellen. Mit jedem Schlag verrichteten die Ruderer ihre Aufgabe rhythmischer.

Nach einer Viertelstunde geriet Patience Camp in den Eismassen achtern außer Sicht. Aber Patience Camp zählte jetzt nicht mehr. Diese rußgeschwärzte Eisscholle, die sie fast vier Monate lang gefangengehalten hatte und von der sie jeden Zentimeter so gut kannten wie ein Sträfling jeden Winkel seiner Zelle, die sie gehaßt, aber für deren Tragfähigkeit sie gebetet hatten, sie gehörte jetzt der Vergangenheit an. Sie waren in den Booten … tatsächlich in den Booten, und das war alles, was zählte. Sie dachten weder an Patience Camp zurück noch eine Stunde voraus. Es gab nur die Gegenwart, und das bedeutete rudern … entkommen … fliehen.

Nach dreißig Minuten erreichten sie ein Gebiet mit Treibeis, und um 14.30 Uhr lag Patience Camp um mehr als eine Meile hinter ihnen. Sie hätten es nicht wiederfinden können, selbst wenn sie gewollt hätten. Ihr Kurs führte sie nahe an einem hohen Eisberg mit abgeflachter Spitze vorbei, der durch die schwere nordwestliche Dünung heftig schaukelte. Die Wellen brachen sich an seinen eisblauen Seiten und jagten die Gischt fast zwanzig Meter hoch in die Luft.

In dem Moment, als der Eisberg querab lag, hörten sie ein tiefes, heiseres Geräusch, das rasch lauter wurde. Sie schauten nach Steuerbord und sahen, wie ein lavaartiger Strom aus aufgewühlten, sich überschlagenden Eisbrocken von etwa einem halben Meter Höhe und so breit wie ein kleiner Fluß von Ostsüdost auf sie zustürzte. Ursache dafür war eine Kabbelung, eine besondere Strömung, die vom Meeresboden nach oben gedrückt wurde, Eismassen erfaßt hatte und sie mit etwa drei Knoten Geschwindigkeit vorwärtstrieb.

Einen Augenblick lang starrten sie das Phänomen ungläubig an. Dann riß Shackleton den Bug der *James Caird* nach Backbord herum und rief den anderen beiden Booten zu, ihm zu folgen. Die Ruderer legten sich mit aller Kraft in die Riemen, um dem heranstürzenden Eis auszuweichen. Aber es kam immer näher. Da die Ruderer nach achtern gewandt saßen, blickten sie direkt auf das Eis, das sich fast auf ihrer Augenhöhe befand. Die Nicht-Ruderer trieben sie an, zählten im Takt und stampften dazu mit den Füßen.

Die *Dudley Docker* war am beschwerlichsten zu rudern und wurde zweimal fast eingeholt, konnte sich aber im letzten Augenblick befreien.

Nach einer Viertelstunde, als die Kräfte der Männer an den Riemen nachließen, flachte die Kabbelung allmählich ab. Fünf Minuten später schien sie ihre Wucht zu verlieren und verschwand kurz danach ebenso plötzlich und mysteriös, wie sie aufgetaucht war. Frische Männer nahmen die Plätze der erschöpften Ruderer ein, und Shackleton brachte die *James Caird* wieder auf nordwestlichen Kurs. Der Wind drehte langsam auf Südost, so daß er von achtern blies und dafür sorgte, daß die Boote nun schneller vorankamen.

Bei ihrem Aufbruch hatte die Position der Boote 61° 56' Süd, 53° 56' West betragen. Dies bedeutete, daß sie sich in der Nähe der östlichen Ausläufer der sogenannten Bransfield Strait befanden, einer Meerenge von etwa 200 Meilen Länge und 60 Meilen Breite, die zwischen der Antarktischen oder Palmer-Halbinsel und den South Shetland-Inseln liegt. Sie verbindet die gefährliche Drake-Passage mit den Gewässern des Weddellmeers – ein tückisches Stück Ozean, benannt nach Edward Bransfield, der es 1820 mit der kleinen Brigg *Williams* durchquerte. Den Briten zufolge war hiermit Bransfield der erste Mensch, der jemals den antarktischen Kontinent erblickte.

In den sechsundneunzig Jahren zwischen Bransfields Entdeckung und diesem Nachmittag des 9. April 1916, als Shackletons Männer ihre Boote durch das Eis schlängelten, war nur sehr wenig über die Bedingungen in diesen selten befahrenen Gewässern in Erfahrung gebracht worden. Noch heute beginnen die *Sailing Directions for Antarctica*, die Navigationsanweisungen der US-Marine für die Antarktis, bei der Beschreibung der Verhältnisse in der Bransfield Strait mit der entschuldigenden Erklärung, daß es kaum Informationen über dieses Gebiet gebe. »Man nimmt an«, so die *Sailing Directions* weiter, »daß dort starke erratische Strömungen auftreten, die teilweise eine Geschwindigkeit von bis zu sechs Knoten erreichen. Diese Strömungen werden kaum vom Wind beeinflußt, so daß es häufig zu einem Phänomen kommt, das unter Seeleuten als ›Kreuzsee‹ bekannt ist – wenn nämlich der Wind in eine andere Richtung weht, als sich die Meeresströmung bewegt. In solchen Momenten türmen sich gewaltige, bis zu vier Meter hohe Wasserwände

auf – wie Brecher, die von einem Schott zurückgeworfen werden – und kollidieren mit den hereinströmenden Wellen. Kreuzseen können für ein kleines Boot äußerst gefährlich sein.«

Zudem ist das Wetter in der Bransfield Strait zuverlässig unfreundlich. Berichten zufolge soll die Wolkendecke nur mit einer Jahreshäufigkeit von zehn Prozent aufreißen. Darüber hinaus kommt es ab Mitte Februar regelmäßig zu heftigen Schneefällen und Stürmen, die an Heftigkeit und Häufigkeit zunehmen, je näher der antarktische Winter rückt.

Die Boote, mit denen die Expedition in diese bedrohlichen Gewässer auslief, hatten sich zwar als besonders robust erwiesen, aber kein offenes Boot war der Reise, die ihnen bevorstand, wirklich gewachsen. Bei der *Dudley Docker* und der *Stancomb Wills* handelte es sich um Kutter – schwere Plattgattboote aus solider Eiche. Ihre norwegischen Erbauer nannten sie *Dreperbåts* oder »Walfangboote für Große Tümmler«, weil sie ursprünglich für die Jagd auf diese Meeressäuger gebaut worden waren. In ihrem Bug befand sich ein kräftiger Pfahl, an dem die Harpunenleine festgemacht werden konnte. Beide Boote waren etwa 6,50 Meter lang, zwei Meter breit und verfügten je über drei schmale Sitze oder Ruderbänke sowie ein kleines Deck am Bug und am Heck. An ihren kurzen, kräftigen Masten konnte zwar ein Segel angeschlagen werden, aber es handelte sich in erster Linie um Ruderboote, die nicht zum Segeln gebaut worden waren. Der einzige wirkliche Unterschied zwischen beiden Booten bestand darin, daß McNeish an der *Dudley Docker* Planken angebracht und ihre Bordwände damit um etwa zwanzig Zentimeter erhöht hatte.

Die *James Caird* war ein Spitzgatt-Walfänger von 7,50 Meter Länge und etwas über zwei Metern Breite. Sie war nach Worsleys Anweisungen in England gebaut worden und besaß eine Beplankung aus baltischer Fichte auf einem Kiel und Spanten aus amerikanischer Ulme und englischer Eiche. Dank des verwendeten Materials war die *Caird* trotz ihrer relativen Größe leichter und belastbarer als die anderen beiden Boote. McNeish hatte die Bordwände um eine Plankenbreite erhöht, so daß das Boot selbst bei voller Ladung noch mehr als 60 Zentimeter aus dem Wasser ragte. Somit war die *Caird* das bei weitem seetüchtigste der drei Boote.

Dabei hatte man die Boote nicht überladen. In der *Wills* fuhren acht, in der *Docker* neun und in der *Caird* elf Männer; in weniger stürmischen Gewässern und mit weniger sperriger Ladung hätte jedes mindestens

doppelt so viele Männer aufnehmen können. Aber unter den momentanen Umständen waren die Boote nahezu überfüllt. Die Kuppelzelte und die zusammengerollten Schlafsäcke nahmen unverhältnismäßig viel Raum ein, und zudem sorgten die Vorratskisten und die vielen persönlichen Dinge dafür, daß den Männern selbst nur wenig Platz blieb.

Den Nachmittag hindurch hielten die Boote nordwestlichen Kurs und kamen sehr schnell voran. Die Eisgürtel waren zwar recht dick, aber nicht so dicht, daß sie den Weg gänzlich versperrten. Kurz nach 17 Uhr wurde das Licht schwächer. Shackleton gab Order, die Boote dicht zusammenzuhalten, bis ein geeigneter Lagerplatz gefunden war. Sie ruderten bis etwa 17.30 Uhr, als sie eine flache, schwere Eisscholle von etwa 180 Metern Durchmesser erreichten, die Shackleton für stabil genug hielt, um darauf das Lager aufzuschlagen. Fast ein halbes Dutzend Anläufe mußten in der starken Dünung unternommen werden, bis die Boote sicher auf das Eis gezogen werden konnten. Erst gegen 18.15 Uhr war die Landung endlich beendet. Green stellte seinen Blubber-Ofen auf, während der Rest der Mannschaft die Zelte aufschlug – bis auf Nr. 5, das so dünn war, daß Shackleton seinen Bewohnern die Erlaubnis gab, in den Booten zu schlafen.

Das Abendessen bestand aus einem Viertelpfund Hundefutter und zwei Zwieback pro Mann. Es war gegen 20 Uhr beendet, und bis auf die Wache legten sich alle Männer schlafen. Ein anstrengender und aufregender Tag lag hinter ihnen. Worsleys Schätzungen zufolge hatten sie über sieben Meilen in Richtung Nordwesten hinter sich gebracht. Diese Distanz war an sich zwar nicht sonderlich beeindruckend, aber die Tatsache, daß sie endlich die Boote bestiegen hatten, erschien ihnen wie die Erfüllung eines Traums. Nach fünfeinhalb Monaten auf dem Eis waren sie endlich unterwegs, »um sich selbst etwas Gutes zu tun«, wie Macklin es formulierte. Die Männer schliefen fast augenblicklich ein.

»Risse im Eis!« Der Ruf der Wache ertönte, zehn Minuten nachdem der letzte Mann eingeschlafen war. Die erschöpften Männer stolperten aus ihren Zelten; einige von ihnen machten sich noch nicht einmal die Mühe, sich anzuziehen. Aber es war falscher Alarm; es gab keinen Riß, und die Männer krochen zurück in die Schlafsäcke.

Gegen 23 Uhr befiel Shackleton eine seltsame Unruhe; er zog sich an und kroch aus seinem Zelt. Er stellte fest, daß die Dünung stärker geworden war

und die Scholle herumgedreht hatte, so daß die Wellen jetzt direkt auf sie zukamen. Er hatte nur wenige Augenblicke dagestanden und geschaut, als ein dumpfes Knacken ertönte und sich die Scholle unter seinen Füßen teilte – direkt unter Zelt Nr. 4, in dem die acht Männer vom Vordeck schliefen.

Fast augenblicklich trieben die beiden Teile der Scholle auseinander, das Zelt brach zusammen, und kurz darauf war ein Klatschen zu hören. Die Matrosen krochen unter der zusammengesunkenen Leinwand hervor.

»Einer fehlt«, schrie einer der Männer. Shackleton stürzte hinzu und begann das Zelt beiseite zu zerren. In der Dunkelheit konnte er ein dumpfes Keuchen hören, das aus der Tiefe kam. Als er das Zelt endlich aus dem Weg geräumt hatte, sah er ein formloses Etwas im Wasser zappeln – ein Mann in seinem Schlafsack. Shackleton packte den Sack und hievte ihn mit einem gewaltigen Ruck aus dem Wasser. Im nächsten Augenblick schlossen sich die beiden Hälften der Eisscholle mit einer gewaltigen Erschütterung wieder.

Der Mann im Schlafsack war Ernie Holness, einer der Heizer. Er war tropfnaß, aber lebendig, und es blieb keine Zeit, sich um ihn zu kümmern, denn die Spalte öffnete sich erneut – diesmal so schnell, daß sie die Insassen von Shackletons Zelt und die Männer, die in der *Caird* geschlafen hatten, auseinanderriß. Ein Seil wurde herübergeworfen, die beiden kleinen Gruppen von Männern zogen sich aufeinander zu und schafften es, die zwei Hälften ein weiteres Mal zusammenzubringen. Sofort wurde die *Caird* herübergeschoben, und die Männer sprangen auf die größere Scholle. Shackleton wartete, bis die anderen in Sicherheit waren, aber als er an die Reihe kam, waren die beiden Teile erneut auseinandergetrieben. Er faßte das Seil und versuchte, seine Scholle näher heranzubringen. Aber da er ganz allein zog, blieb sein Versuch erfolglos. Innerhalb von neunzig Sekunden war er in der Dunkelheit verschwunden.

Einen Augenblick lang, der allen wie eine Ewigkeit vorkam, sagte niemand ein Wort. Dann hörte man aus der Dunkelheit Shackletons Stimme: »Laßt ein Boot zu Wasser!«

Auf Wilds Order wurde die *Wills* zu Wasser gelassen, und ein halbes Dutzend Freiwillige kletterten an Bord. Sie brachten die Riemen aus und ruderten in die Richtung, aus der Shackletons Stimme ertönte. Schließlich sahen sie seinen Umriß in der Dunkelheit und ruderten an seine Scholle

heran. Er sprang auf die *Wills*, und gemeinsam kehrten sie zum Lagerplatz zurück.

An Schlaf war nun nicht mehr zu denken. Shackleton gab Befehl, den Blubber-Ofen anzuzünden. Dann wandte er sich Holness zu, der in seiner durchnäßten Kleidung unkontrolliert zitterte. Aber es gab keine trockenen Sachen mehr für ihn, denn die Männer hatten nur noch die Kleidungsstücke, die sie am Körper trugen. Um zu verhindern, daß Holness erfror, ordnete Shackleton an, ihn in ständiger Bewegung zu halten, bis seine Kleidung wieder halbwegs trocken war. Den Rest der Nacht wechselten sich die Männer ab und gingen mit Holness auf und ab. Sie konnten das Knacken seiner gefrorenen Kleider und das Klirren der Eiskristalle hören, die von ihm abfielen. Holness beklagte sich nicht über seine nassen Kleider, war aber stundenlang schlechter Laune, weil er seinen Tabak im Wasser verloren hatte.

Kapitel 2

Um 5 Uhr verkündete das erste Anzeichen eines sich aufhellenden Himmels das Ende der Nacht. Es war der 10. April.

Das Wetter bei Tagesanbruch war wenig ermutigend – bedeckter Himmel, Dunst und ein scharfer Ostwind, der stoßweise Schneeböen über das eisige Wasser trieb. Weder Clarence Island noch Elephant Island waren zu sehen, und Worsley konnte nur schätzen, daß sie sich irgendwo nördlich davon befanden, etwa 30 bis 40 Meilen entfernt. Der Ostwind hatte neue Eismassen rund um ihre Scholle aufgehäuft, und sie schienen ein weiteres Mal festzusitzen.

Aber es gab Anzeichen für eine Öffnung, und nach dem Frühstück wurde alles für ein schnelles Ablegen vorbereitet. Shackleton entschied, die Boote leichter zu machen und einige Eispickel sowie mehrere Kisten mit getrocknetem Gemüse zurückzulassen. Kurz vor 8 Uhr lockerte sich das Packeis allmählich, und um 8.10 Uhr gab Shackleton Befehl, die Boote zu Wasser zu lassen.

Die gegeneinanderlaufenden Wellen der Kreuzseen brachten die Boote heftig ins Schlingern und machten das Rudern extrem schwierig. Aber schon nach kurzer Zeit begann sich das Eis zu öffnen, und etwa eine Stunde später erreichten sie eine große Fläche eisfreien Wassers, die so breit war, daß sie das Packeis zu beiden Seiten kaum noch sehen konnten. Es war ein willkommener Anblick nach über einem Jahr, in dem sie nichts anderes als Eis gesehen hatten. Shackleton gab Order, die Segel zu setzen.

Die *Caird* war mit zwei Masten für ein Groß- und ein Besansegel sowie ein kleines Focksegel am Bug ausgestattet. Die *Docker* konnte ein einziges Luggersegel setzen, während die *Wills* nur ein sehr kleines Großsegel und eine Fock besaß. Die Boote waren also nicht sonderlich gut zum Segeln geeignet – und dieser Umstand wurde sofort spürbar, als man die Segel setzte. Die *Caird* drehte an den Wind, krängte nach Backbord und machte zügig Fahrt vor den anderen beiden Booten. Die *Docker* segelte zwar ein wenig schneller als die *Wills*, aber der Unterschied war nur gering – keines der beiden Boote konnte am Wind segeln. Der *Caird* blieb also nichts

anderes übrig, als sich zurückfallen zu lassen, um den anderen nicht davonzusegeln.

Am späten Vormittag stießen die Boote auf dicht gedrängtes Packeis, das sich in Form einer langen Linie erstreckte und offenbar der Strömung folgte. Bei den Schollen handelte es sich um alte, imposante Gebilde, die Jahre beständigen Drucks überlebt hatten und schließlich aus dem Weddellmeer aufgetaucht waren, um an den Randzonen der Antarktis zu schmelzen. Ihre Bruchkanten waren nicht frisch und scharf, sondern vom Wasser abgetragen und zerfressen. Über eine Stunde lang suchten die Boote sich ihren Weg nach Westen, am Rand dieser alten Schollen entlang, bevor sie kurz nach 11 Uhr auf eine Rinne stießen, durch die sie hindurchrudern konnten.

Die Männer erkannten sofort, daß sie sich auf dem offenen Meer befinden mußten. Dies war der Augenblick, den sie seit den Tagen im Ocean Camp immer erträumt hatten – aber die Wirklichkeit unterschied sich nur allzu deutlich von diesem Traum. Sobald die Boote hinter der schützenden Barriere des Packeises hervorkamen, wurden sie von der ganzen Wucht des Winds ergriffen und gerieten in die schwere, aufgewühlte Dünung aus Nordost. Eiskalte Gischt spritzte auf sie herunter, während sie versuchten, sich unter Segel Richtung Nordnordost vorzukämpfen. Immer wieder peitschten ihnen eisige Böen ins Gesicht, und der durchdringende Wind erschien ihnen wegen des Mangels an Schlaf noch kälter. In der *Docker* ließen sich Orde-Lees und Kerr schwer seekrank auf den Haufen aus Schlafsäcken fallen.

Dennoch beklagten die Männer sich kaum. Sie wußten, daß irgendwo hinter diesem Nebel Land liegen mußte, vermutlich weniger als zwei Dutzend Meilen nördlich, und daß sie ihm beständig ein Stück näher kamen. Als es Zeit zum Mittagessen war, ließ Shackleton an alle eine großzügige Ration Zwieback, kalte Schlittenration, Hundefutter und sechs Stücke Zucker verteilen.

Am frühen Nachmittag frischte der Wind jedoch beträchtlich auf, und die Boote nahmen erschreckend viel Wasser über. Eine Stunde lang hielt Shackleton nordöstlichen Kurs, in der Hoffnung, daß die Boote den Wellen irgendwie standhalten würden. Aber gegen 14 Uhr mußte er einsehen, daß es Wahnsinn gewesen wäre, weiter vorwärts zu drängen, und befahl die Schiffe zurück hinter die schützende Linie des Packeises.

Die Boote drehten um und eilten vor dem Wind in südliche Richtung. Innerhalb weniger Minuten hatten sie den Rand des Packeises erreicht und fuhren weiter nach Westen, während sie nach einer Scholle Ausschau hielten, an der sie festmachen konnten. Das größte einzelne Eisstück, das sie finden konnten, beschrieb Worsley als einen »Schollen-Eisberg« – eine dicke Masse aus dunkelblauem, gepreßtem Eis von etwa dreißig Metern Durchmesser, die an manchen Stellen über vier Meter aus dem Wasser herausragte. Dieser Eisberg trieb allein, isoliert vom Rest des Packeises, und war offenbar schon vor langer Zeit abgetrieben worden. Die Wellen hatten seine Wasserlinie angegriffen und einen überhängenden Gürtel aus verrottendem Eis hinterlassen.

Die Gefahren der vorangegangenen Nacht waren Shackleton noch allzu lebhaft in Erinnerung, um erneut ein Wagnis einzugehen. Die Mannschaft würde die Nacht in den Booten verbringen müssen. Sie ruderten längsseits an den Schollenberg heran und trieben einige Riemen ins Eis. Dann machten sie die Bugleinen der Boote an den Riemen fest und warteten auf die Dunkelheit.

Innerhalb weniger Minuten frischte der Nordostwind jedoch auf, und der Seegang nahm zu. Die Boote schlugen heftig gegeneinander und drohten die Riemen, die sie an der Scholle festhielten, aus dem Eis zu reißen. Zudem blies der Wind über die Oberfläche der Scholle, wirbelte dort Schnee auf und schleuderte ihn direkt in die Gesichter der Männer. Nach einer elenden halben Stunde blieb Shackleton keine andere Wahl: Wenn die Männer schlafen wollten – und sie mußten schlafen –, gab es keine andere Möglichkeit, als auf dem Eis zu kampieren. Widerstrebend gab er den Befehl dazu.

Die Boote wurden längsseits an den Schollenberg manövriert, und etwa die Hälfte der Mannschaft kletterte auf das Eis. Schnell wurden Vorräte und Ausrüstung hinaufgereicht. Dann folgte die Tortur mit den Booten. Der verrottete Überhang um den Rand des Eisbergs war steil und tückisch, denn er ragte fast senkrecht eineinhalb Meter aus dem Wasser. Daher mußten die Boote fast senkrecht emporgehievt werden, wobei die Männer in sicherer Entfernung, ein Stück vom Rand entfernt, auf dem Eis standen und zogen.

Als erstes kam die *Wills* an die Reihe und wurde ohne Probleme auf die Scholle gehievt. Die *Docker* machte mehr Mühe: Sie war bereits zur Hälfte oben, als das Eis nachgab und Bill Stevenson, einer der Heizer, in das

eiskalte Wasser fiel. Ein halbes Dutzend Männer zogen ihn wieder heraus. Dann war die *Caird* an der Reihe, und wieder brach die überstehende Eiskante ab. Shackleton, Wild und Hurley konnten das Boot gerade noch packen, bevor sie hineinfielen. Es war 15.30 Uhr, als die Boote endlich in Sicherheit waren. Inzwischen standen die Männer am Rande der völligen Erschöpfung. Sie hatten seit sechsunddreißig Stunden kaum geschlafen. Ihre Hände, nicht ans Rudern gewöhnt, waren voller Blasen und kleiner Frostbeulen. Ihre Kleider trieften von der Gischt, und als sie ihre Schlafsäcke ausrollten, stellten sie fest, daß auch diese durch und durch naß waren.

Aber was jetzt allein zählte, war Schlaf. Nach einem Abendessen, bestehend aus kaltem Hunde-Pemmikan, Milch und zwei Stücken Zucker, krochen sie voll bekleidet in ihre Schlafsäcke. Bevor ihnen die Augen zufielen, hielten einige der Männer mit letzter Anstrengung die Ereignisse des Tages in knappen Worten in ihren Tagebüchern fest. Worsley schrieb: »Meinen Berechnungen zufolge haben wir heute 10 Meilen [nach Nordwest] gemacht, und die Strömung sollte uns dank dieser starken östlichen Brise sicher nach Westen führen.« Und Hurley hielt den einen Gedanken fest, der sie alle am meisten beschäftigte: »… gebe Gott, daß [diese Scholle] die Nacht über heil bleibt«.

Wie durch ein kleines Wunder tat ihnen der Eisberg diesen Gefallen, aber lange vor Tagesanbruch bemerkten die Männer, daß etwas anderes ganz und gar nicht stimmte. Bei Sonnenaufgang wurden sie Zeuge eines erschreckenden Naturschauspiels.

Im Laufe der Nacht war der Wind fast auf Sturmstärke aufgefrischt und hatte aus Nordost große Mengen Packeis auf sie zugetrieben, das sich jetzt als geschlossene Eisdecke in alle Richtungen bis zum Horizont erstreckte. Stücke von Eisbergen und zertrümmerte Eisschollen in Abertausenden von verschiedenen Formen bedeckten die Wasseroberfläche. Und von Nordwesten rollten bis zu zehn Meter hohe Wellen, die sich von Horizont zu Horizont erstreckten, eine halbe Meile entfernt in langen, schnurgeraden Linien durch das Packeis. Der Schollenberg wurde auf ihren Kämmen in schwindelerregende Höhen gedrückt und fiel dann in Wellentäler, die so tief waren, daß man den Horizont nicht mehr sehen konnte. Die Luft war von einem dumpfen, undeutlichen Brüllen erfüllt – dem tiefen Heulen des Windes, gemischt mit dem Krachen der Wellen, die sich heiser am Packeis brachen, und dem unaufhörlich donnernden Knirschen des Eises.

Aufgrund seiner Größe trieb der Eisberg langsamer als das übrige Packeis, das auf ihn zusteuerte und ihn an allen Seiten rammte, während die Dünung der Wogen ihn unterhöhlte und an seiner Wasserlinie fraß. Immer wieder fielen dicke, verrottete Stücke von der einen oder anderen Seite herunter oder wurden von Treibeisbrocken losgerissen, die die Wellen gegen den Eisberg schleuderten und ihn heftig erzittern ließen.

Dies war genau die Situation, die Shackleton seit dem ersten Auftauchen der Dünung vor Patience Camp befürchtet hatte. Der Eisberg brach unter ihnen weg und konnte sich jede Augenblick spalten oder umkippen. Dennoch wäre es einem Selbstmord gleichgekommen, die Boote zu Wasser zu lassen – innerhalb von Sekunden wären sie zermalmt worden.

Den Männern bot sich ein Bild grausiger Faszination. Sie standen angespannt in den Booten und waren sich vollkommen der Tatsache bewußt, im nächsten Augenblick in die See geschleudert werden zu können, um dort zerquetscht zu werden, zu ertrinken oder so lange im eisigen Wasser zu zappeln, bis die Kälte den letzten Lebensfunken in ihrem Körper ausgelöscht hätte. Und dennoch war die Großartigkeit des Spektakels, das sich vor ihren Augen abspielte, unbestreitbar.

Während sie das Geschehen verfolgten, versuchten viele der Männer, ihre Gefühle in Worte zu fassen, fanden jedoch keine, die diesem Anblick gerecht geworden wären. Immer wieder schossen Macklin die Zeilen aus Malorys *Morte d'Arthur* durch den Kopf: »… Niemals sah ich oder werde ich sehen, weder hier noch an einem anderem Ort und bis zu meinem Tode, selbst wenn ich die Leben dreier Sterblicher leben könnte, ein größeres Wunder …«

Shackleton kletterte auf eine dreieinhalb Meter hohe Kuppe an einer Seite des Eisbergs, von der aus er die endlose Eisfläche überblicken konnte. An einigen Stellen weit in der Ferne verriet eine schwarze Linie oder ein kleiner dunkler Fleck eine Rinne oder ein offenes Wasserbecken. Die einzige Hoffnung der Mannschaft bestand darin, daß eine dieser Öffnungen in ihre Nähe treiben, den Eisberg umschließen und ihnen damit die Flucht ermöglichen würde. Aber immer wieder näherte sich eine Rinne bis auf wenige Meter, drehte dann nach der einen oder anderen Seite ab und verschwand, während das Eis sich schloß. Sie warteten Stunde um Stunde – es wurde 8, 9, 10 Uhr. Die Boote standen seit Sonnenaufgang bereit, und Vorräte und Ausrüstung lagen zum schnellen Beladen dicht daneben.

Die Männer schauten hinauf zu Shackleton auf der kleinen Kuppe. Aus dieser Perspektive wurde die Linie seines energischen Kinns betont, aber die tiefen Ringe um seine Augen verrieten die enorme Anspannung, unter der er stand. Von Zeit zu Zeit rief er ihnen zu, sie sollten sich bereit halten; es bestünde eine Möglichkeit. Dann eilten die Männer zu den Booten und warteten, aber nach einer Weile blickte Shackleton hinab und schüttelte den Kopf. Die Chance war vertan.

Während sie warteten, wurde der Eisberg systematisch Stück um Stück zerstört. Am späten Vormittag schlugen riesige Wellen gegen seine Ränder, die dafür sorgten, daß ein sechs Meter langes Stück ins Wasser glitt und eine halb überschwemmte Eisbank zurückblieb. Die überflutete Eisbank verstärkte den Druck auf den Eisberg beträchtlich, da sie ihn daran hinderte, sich auf natürliche Art mit der Dünung zu bewegen. Es bestand durchaus die Möglichkeit, daß der ganze Berg horizontal durchbrechen und die gesamte Spitze abscheren würde.

Es wurde Mittag. Der Eisberg war kleiner geworden, aber das Packeis zeigte keine Spuren einer Öffnung; die Dünung nahm zu. Essensrationen wurden verteilt, und während sie aßen, standen die Männer in kleinen Gruppen beisammen und unterhielten sich leise. Um 13 Uhr hatte bei der Mannschaft ein erschreckender Gedanke die Runde gemacht. Was, wenn das Eis bei Einbruch der Dunkelheit noch immer fest war? Die ständigen Schläge setzten ihrem Eisberg so zu, daß er unmöglich bis zum nächsten Morgen durchhielt. Sie würden irgendwann in der Nacht in die See geschleudert werden.

Die Männer machten laue Witze darüber und versuchten, sich mit ihrem Schicksal abzufinden oder einfach nicht daran zu denken. Greenstreet nahm sein Tagebuch und versuchte zu schreiben: »… eine Zeit voller Angst, als unsere Eisscholle heftig in den Wellen schaukelte, und …« Der Eintrag endete mitten im Satz. Es hatte keinen Zweck; er konnte sich nicht darauf konzentrieren.

Kurz vor 14 Uhr, als nur noch etwa drei Stunden Tageslicht blieben, machte sich unter den Männern ein ernstes Schweigen breit. Eine Rinne nach der anderen war vorübergetrieben, zu weit entfernt, um ihnen von Nutzen zu sein. Sie schauten zu Shackleton hinauf, der eine weitere Rinne mit den Augen verfolgte, die sich von Norden her näherte, aber keiner von

ihnen glaubte wirklich daran, daß sich endlich eine Gelegenheit bieten würde.

Dann ertönte ein aufgeregter Schrei. Das Eis öffnete sich in der entgegengesetzten Richtung. Sie drehten sich um und starrten dorthin. Was sie sahen, war fast unglaublich: Das Eis trieb auf mysteriöse Art davon, als ob es von einer unsichtbaren Macht beeinflußt wurde. Wirbel und Strudel wühlten die Wasseroberfläche auf. Offensichtlich war eine anormale Strömung aus den Tiefen der See aufgestiegen und wurde von der tiefliegenden Unterseite des Eisbergs abgelenkt. Sie sprangen auf und ab, zeigten und gestikulierten wild in Richtung des Bassins voll tintenschwarzen Wassers, das sich hinter dem Berg öffnete.

»Die Boote zu Wasser lassen«, rief Shackleton und stürmte von seinem Ausguck herunter. »Werft die Vorräte einfach hinein!« Eifrige Hände packten die Boote und schoben sie zum Rand des Eisbergs. Die Wasseroberfläche lag eineinhalb Meter unter ihnen, so daß die Männer die Boote fast von der Eisfläche herunter ins Wasser warfen. Einige sprangen hinein, und rasch wurden die Vorräte an Bord gebracht. Es gab einen kritischen Moment, als die Eisscholle sich erhob und die *Docker* zum Kentern zu bringen drohte, aber sie wurde schnell aus der Gefahrenzone geschoben, und nach fünf Minuten hatten alle Boote abgelegt.

Sie ruderten in die Mitte des Bassins, von wo aus sie eine weitere Wasserfläche hinter einem schmalen Streifen aus Eistrümmern ausmachen konnten. Sie schoben sich hindurch. Dann begann sich das Packeis auf seine eigene, unerklärliche Weise aufzulösen, bis sie von einer ausreichend großen Fläche offenen Wassers umgeben waren.

Bis jetzt hatte ihr Ziel entweder Clarence Island oder Elephant Island gelautet – wo auch immer die Mannschaft als erstes an Land hätte gehen können. Diese beiden Inseln waren die am nächsten gelegenen Stücke Land und daher die logische Wahl. Als die Boote von Patience Camp aufbrachen, lag Clarence Island nur neununddreißig Meilen nördlich. Indem sie nach Nordwesten segelten, hatten sie diese Entfernung auf etwa fünfundzwanzig Meilen Nordnordost verringert, schätzte Worsley. Aber seit der letzten Peilung waren zwei Tage vergangen, und während dieser Zeit hatten die starken Nordostwinde die Boote vermutlich ein beträchtliches Stück nach Westen getrieben. Zudem dehnten sich die größten Mengen offenen Gewässers jetzt nach Südwesten aus – in Richtung der über achtzig Meilen

entfernten King George Island. Shackleton traf auf der Stelle eine Entscheidung: Sie würden den Versuch, Clarence oder Elephant Island zu erreichen, aufgeben und den achterlichen Wind ausnutzen, um King George Island anzusteuern.

Dies war ohnehin ein viel erstrebenswerteres Ziel: Sowohl Clarence als auch Elephant Island galten als unzugänglich, und nach Shackletons Informationen war dort noch niemals zuvor ein Mensch an Land gegangen. Und von King George Island aus konnten die Boote durch eine Reihe von Insel-zu-Insel-Fahrten, von denen die längste 19 Meilen betrug, schließlich 100 Meilen weiter südlich nach Deception Island gelangen. Hier bildeten die Überreste eines Vulkankegels einen ausgezeichneten natürlichen Hafen, was die Insel zu einem beliebten Anlaufhafen für Walfänger machte. Außerdem gab es auf Deception Island angeblich ein Proviantlager für Schiffbrüchige. Aber am wichtigsten war, daß sich dort eine kleine, von Walfängern gebaute Kapelle befand. Auch wenn keine Schiffe die Insel anliefen, war Shackleton davon überzeugt, daß sie die Kirche niederreißen und das Holz verwenden könnten, um ein großes Boot zu bauen, das ihnen allen Platz bot.

Sie hielten den ganzen Nachmittag einen südwestlichen Kurs. Gegen 15.30 Uhr gab Shackleton von der *Caird* aus das Zeichen, die Segel zu setzen, und fast unmittelbar danach wurde die Ungleichheit der drei Boote wieder deutlich. Die *Caird* durchschnitt das Wasser mühelos, gefolgt von der *Docker*, aber die *Wills* blieb achtern immer weiter zurück. Nach einer Weile drehte Shackleton die *Caird* im Schutz einiger Eisschollen bei und rief Worsley zu, er solle zur *Wills* zurückfahren. Die *Docker* brauchte fast eine Stunde, um sich gegen den Wind durchzukämpfen, die *Wills* ins Schlepptau zu nehmen und zur *Caird* zurückzukehren.

Als die drei Boote wieder zusammen waren, brach die Dunkelheit rasch herein, und Shackleton befürchtete eine Kollision mit dem Eis. Die Männer holten die Segel ein und setzten sich an die Riemen. Im letzten Tageslicht fanden sie eine Eisscholle und ruderten längsseits. Aber sie würden in dieser Nacht kein Lager auf der Scholle aufschlagen – nie mehr, wenn es nach Shackleton ging. Sie hatten ihre Lektion zweimal gelernt und waren ein für allemal mit dem Eis fertig. Nur Green ging jetzt von Bord und brachte seinen Blubber-Ofen und die Lebensmittel auf die Scholle. Er kochte etwas Seehundeintopf und wärmte Milch auf. Die Männer aßen in den Booten.

Nach dem Essen legten sie wieder ab. Die Boote wurden hintereinander vertäut, mit der *Docker* an der Spitze. Dann ruderten die Männer sehr langsam Richtung Südwest. Jeweils zwei Männer wechselten sich an den Riemen ab. Die anderen kauerten im Bug der Boote, behielten den Rand des Packeises im Auge, damit die Boote hinter seiner schützenden Linie bleiben konnten, und achteten auf Eisberge oder große Eisschollen, die mit den Booten kollidieren und sie zermalmen konnten. Es hatte zu schneien begonnen – große, nasse Flocken, die haftenblieben und schmolzen. Der Schnee erschwerte die Sicht der Männer im Ausguck, die mit zusammengekniffenen Augen versuchten, das Eis zu erspähen, das aus der Dunkelheit auf sie zutrieb.

Die Zeit an den Riemen wurde kurz gehalten, so daß jeder so oft wie möglich an die Reihe kam. Es war die einzige Möglichkeit, sich warm zu halten. Diejenigen, die nicht ruderten oder das Wasser beobachteten, taten, was sie konnten, um ihr Blut in Bewegung zu halten. Aber Schlaf kam nicht in Frage, denn niemand konnte sich hinlegen oder ausstrecken. Der Boden der Boote war so mit Vorräten bepackt, daß kaum Platz für die Füße der Männer blieb. Schlafsäcke und Zelte nahmen den meisten Raum im Bug ein, und die beiden Bänke, auf denen die Ruderer saßen, mußten freigehalten werden. Somit blieb nur ein schmaler Streifen mittschiffs, wo sich die Männer, die nichts zu tun hatten, eng aneinanderdrückten, um sich warm zu halten.

Die ganze Nacht über verrieten plötzliche Wassereruptionen und Geräusche wie aus einem unter Druck geöffneten Dampfventil, daß ganz in der Nähe Wale bliesen. Sie bereiteten den Männern die größten Sorgen in dieser langen, schwarzen Nacht. Unzählige Male hatten Wale große Schollenstücke in die Luft geschleudert, wenn sie auftauchten, um Luft zu holen. Und die Fähigkeit eines Wals, zwischen der Unterseite einer Eisscholle und dem weißen Boden der Boote zu unterscheiden, mußte ernsthaft angezweifelt werden.

Gegen 3 Uhr nachts wurde die gesamte Mannschaft plötzlich durch Hudsons hysterische Schreie aufgeschreckt: »Ein Licht! Ein Licht!« Er zeigte nach Nordwesten. Alle setzten sich auf und starrten in die angezeigte Richtung. Die Aufregung hielt nur einen grausamen Augenblick lang an – bis alle wach genug waren, um die Absurdität des Ganzen zu erkennen. Dann nahmen sie wieder ihre alten Positionen ein und verfluchten Hudson

wegen seiner Dummheit und dafür, daß er ihnen falsche Hoffnung gemacht hatte. Hudson bestand darauf, daß er ein Licht gesehen hätte; einige Minuten lang hockte er niedergeschlagen da und murmelte vor sich hin, weil niemand ihm glauben wollte.

Etwa um 5 Uhr hellte sich der Himmel auf, und bald dämmerte am Horizont in strahlender Pracht der Morgen des 12. April heran. Langsam stieg die Sonne an einem wolkenlosen Himmel auf, und ihr bloßer Anblick schien alles ringsum zu verändern. Sie ruderten längsseits an eine große Eisscholle heran, und wieder sprang Green von Bord, um etwas Seehundeintopf und heiße Milch zuzubereiten. Nach dem Frühstück legten sie ab und gingen bei perfekten Bedingungen unter Segel auf südwestlichen Kurs – weite Streifen offenen Wassers, geschützt von einem Streifen aus Packeis, auf dem Hunderte von Seehunden lagen und in der Sonne dösten.

Um 10.30 Uhr holte Worsley seinen Sextanten hervor. Dann lehnte er sich an den Mast der *Docker* und peilte die Sonne genau an – das erste Mal, seit sie Patience Camp verlassen hatten. Um 12 Uhr wiederholte er die Prozedur, während die Männer in den Booten auf das Ergebnis warteten. Alle Augen waren auf Worsley gerichtet, der auf dem Boden der *Docker* saß und seine Berechnungen anstellte. Sie wollten seinen Gesichtsausdruck sehen, wenn er die beiden Positionslinien einzeichnete. Er brauchte viel länger als sonst und wirkte verwirrt. Dann überprüfte er seine Berechnungen noch einmal, und der Ausdruck der Verwirrung wich dem der Besorgnis. Erneut überprüfte er seine Zahlen; dann hob er langsam den Kopf. Shackleton hatte die *Caird* längsseits an die *Docker* herangebracht, und Worsley zeigte ihm die Position – 62° 15’ Süd, 53° 7’ West.

Sie befanden sich 124 Meilen östlich von King George Island und 61 Meilen südöstlich von Clarence Island entfernt – 22 Meilen weiter vom Land entfernt als bei ihrer Abfahrt von Patience Camp vor drei Tagen!

Kapitel 3

Sie waren ständig nach Westen gesegelt, während ein kräftiger Ostwind sie vorantrieb – und dennoch in die entgegengesetzte Richtung gefahren. Sie befanden sich zwanzig Meilen östlich von ihrem Ausgangsort und fünfzig Meilen von dem Punkt entfernt, den sie eigentlich angepeilt hatten.

Die Nachricht wirkte so niederschmetternd, daß einige Männer sich weigerten, sie zu glauben. Es konnte nicht stimmen. Worsley mußte einen Fehler gemacht haben. Das Gegenteil war der Fall: Am frühen Nachmittag peilte er ein drittes Mal und stellte fest, daß Joinville Island, das zwei Wochen zuvor außer Sicht geraten war, jetzt nur noch achtzig Meilen entfernt lag.

Eine unbekannte und nicht feststellbare östliche Strömung hatte sie erfaßt – eine Strömung von so gewaltiger Stärke, daß sie sie rückwärts in den Rachen eines Sturms getrieben hatte.

Der Versuch, King George Island zu erreichen, würde bedeuten, direkt in diese Strömung hineinzusegeln. Also verkündete Shackleton zum dritten Mal, das Ziel habe sich geändert. Jetzt war es Hope Bay, das etwa 130 Meilen südwestlich an der Spitze der Palmer-Halbinsel lag, jenseits von Joinville Island. Die Boote nahmen Kurs nach Süden, und die Männer saßen in tiefem Schweigen, vollkommen übermüdet und entmutigt, denn ihre Hoffnung auf eine frühe Landung war jäh zunichte gemacht worden.

Am späten Nachmittag frischte der Wind aus Nordnordost auf, und die Boote stießen auf kleine Eisbrocken, von denen Shackleton annahm, sie könnten in der Dunkelheit zum Problem werden. Er gab Befehl beizudrehen. Worsley drängte ihn, die Fahrt unter Riemen fortzusetzen, aber Shackleton weigerte sich. Sie versuchten eine Scholle zu finden, an der sie die Nacht über festmachen konnten. Aber es gab keine – nicht einmal ein Stück Eis, das groß genug gewesen wäre, um Green und seinen Kocher aufzunehmen. Das Beste, was sie finden konnten, war eine kleine Scholle, an der die *Docker* festgemacht wurde, hinter ihr die *Wills* und schließlich als letzte die *Caird*. Selbst dies erwies sich als schwierig in der starken Dünung,

die die Boote und die Scholle heftig schaukeln ließ. Es dauerte fast eine Stunde, bis alles erledigt war.

Die Männer breiteten die Zeltleinwände über die Boote und entzündeten unter großen Mühen die kleinen Primuskocher, damit ein wenig Milch warm gemacht werden konnte. Zusammengedrängt unter den wehenden Zeltplanen tranken sie die kochendheiße Flüssigkeit. Als sie gerade den Luxus eines Augenblicks der Wärme genossen, nahte bereits eine neue Gefahr: Große Eisbrocken trieben an der Leeseite, an der die Boote festgemacht hatten, um die Kanten der Eisscholle herum.

Die Zeltplanen wurden zur Seite geworfen, und die Männer postierten sich in den Booten und schoben mit allen verfügbaren Rudern und Bootshaken die herannahenden Eisblöcke fort oder hielten sie auf, damit die Boote nicht von der Dünung dagegengeschleudert wurden. Der Kampf wäre wahrscheinlich die ganze Nacht weitergegangen; aber gegen 21 Uhr drehte der Wind innerhalb weniger Minuten plötzlich auf Südwest. Die Scholle lag nun vor dem Wind; sie bot keinen Schutz mehr, und die Boote wurden auf ihren scharfen, ausgezackten Rand zugetrieben. Shackleton schrie, sie müßten sofort verschwinden. Die Ruderer nahmen sofort ihre Plätze ein. Das Ganze war so schnell gegangen, und der Wind hatte derart aufgefrischt, daß nicht einmal die Zeit blieb, die Bugleine der *Docker* einzuholen, die sie an der Scholle festhielt; sie mußte gekappt werden. Die Männer ruderten mit aller Kraft, bis sie endlich von der Scholle loskamen.

Wieder fiel dichter, nasser Schnee. Auch die Temperatur sank rapide, da der Wind vom Pol her blies. Innerhalb kurzer Zeit gefror die See zu einer gummiartigen Oberfläche, und kleine Eisflecken bildeten sich auf dem Wasser.

Shackleton befahl die *Docker* an die Spitze. Die *Caird* wurde an ihrem Heck festgemacht, und die *Wills* bildete den Schluß. Dann ließ die *Docker* zwei Riemen zu Wasser, um die Reihe der Boote im Wind zu halten und zu verhindern, daß sie gegeneinander schlugen. Um 22 Uhr hatten sie ihre Position eingenommen.

Auch in der zweiten Nacht gab es für die Männer keinen Schlaf, obwohl einige sich eng aneinanderdrückten, weil sie hofften, so vielleicht genügend Wärme zu erzeugen, um einen Augenblick einnicken zu können. Aber es blieb schneidend kalt. Husseys Thermometer waren verstaut, so daß keine genaue Temperaturmessung vorgenommen werden konnte, aber Shackleton

schätzte sie auf zwanzig Grad unter Null. Sie konnten sogar hören, wie das Wasser gefror. Schneeflocken fielen mit einem winzigen knackenden Geräusch auf das neu entstandene Eis, das jedesmal ein zischendes Knarren hören ließ, wenn es mit der Dünung aufstieg.

Da die Männer jetzt fast bewegungslos in den Booten saßen, froren ihre Kleidungsstücke steif. Sie waren nicht nur von der Gischt und dem Schnee durchnäßt, sondern auch zerschlissen und durchtränkt von dem Hautfett, das die Körper der Männer in sechs Monaten ständigen Tragens abgesondert hatten. Wenn ein Mann seine Position auch nur ein wenig veränderte, kam seine Haut in Berührung mit einer neuen, ungewärmten Stelle seiner Kleidung. Alle versuchten stillzusitzen, aber es gelang ihnen nicht. Die Erschöpfung, der Nahrungsmangel, die Strapazen und die Angst hatten sie so sehr geschwächt, daß sie bei dem Versuch immer stärker zitterten – und ihr eigenes Zittern hielt sie wach. Es war besser, zu rudern. In der *Caird* bezweifelte Shackleton, daß alle Männer die Nacht überleben würden.

Worsley schien es, als ob man ihn hundertmal gefragt hätte, wieviel Uhr es sei. Jedesmal griff er unter sein Hemd und holte den Chronometer hervor, den er an einer Kette um den Hals trug, um ihn warm zu halten. Er hielt ihn sich dicht vor das Gesicht, damit er ihn in dem schwachen Mondlicht, das durch die dünnen Schneewolken schien, ablesen konnte. Im Laufe der Zeit schien sich das Ganze zu einem grausamen Spiel zu entwickeln – wer konnte sich die Frage nach der Uhrzeit am längsten verkneifen? Wenn schließlich einer doch der Versuchung erlag, hoben sich alle Köpfe in Erwartung von Worsleys Antwort.

Endlich kam die Morgendämmerung, deren Licht deutlich die Spuren der langen, dunklen Stunden in den Gesichtern der Männer zeigte. Ihre Wangen waren eingefallen und weiß, die Augen blutunterlaufen von der salzigen Gischt und vom Schlafmangel der letzten vier Tage. Schnee war in den verfilzten Bärten hängengeblieben und zu einer weißen Masse gefroren. Shackleton suchte in ihren Gesichtern nach der Antwort auf die Frage, die ihn am meisten beschäftigte: Wieviel konnten sie noch ertragen? Aber er fand keine eindeutige Antwort: Einige der Männer sahen aus, als würden sie bald zusammenbrechen, während andere deutlich die Entschlossenheit auszuhalten zeigten. Zumindest hatten alle die Nacht überlebt.

Kurz nach Sonnenaufgang drehte der Wind auf Südost und frischte stark auf. Shackleton rief Worsley zu, er solle die *Docker* längsseits neben die *Caird* bringen. Nach einer eiligen Besprechung verkündeten sie, daß sich das Ziel zum vierten Mal geändert habe. In Anbetracht des südöstlichen Windes wollten sie noch einmal versuchen, Elephant Island zu erreichen, das jetzt hundert Meilen nordwestlich lag – solange Gott und der Wind ihnen günstig gesinnt blieben.

Nachdem die Vorräte wieder neu verteilt worden waren, um in der *Wills* mehr Platz zu schaffen, setzten die Boote Segel und nahmen mit der *Caird* an der Spitze Fahrt auf. Sie arbeiteten sich durch die Schollen vor, wobei die Männer sich abwechselnd über den Bug beugten, um Eisbrocken fortzustoßen. Dennoch kam es zu zahlreichen Kollisionen, und die *Caird* wurde leicht beschädigt, als sie eine besonders große Scholle rammte. Zum Glück befand sich das Leck über der Wasserlinie, aber Shackleton gab Order, die Segel zu reffen, um weiteren Schaden zu verhindern.

Wieder einmal wurden die Primuskocher entzündet, um eine Ration Milch zu erwärmen. Zudem gab Shackleton bekannt, daß jeder so viel essen könnte, wie er wollte, um die Kälte und den Mangel an Schlaf wettzumachen. Aber viele der Männer waren seekrank und konnten sich nicht über diese Großzügigkeit freuen. Orde-Lees hatte es am schlimmsten erwischt; zumindest beklagte er sich am meisten. Aber er stieß nur auf wenig Sympathie. Seit sie in den Booten waren, hatte er weniger getan als jeder andere. Wenn die Reihe an ihm war, an die Riemen zu gehen, flehte er Worsley an, jemand anderen zu nehmen, und gab vor, er sei krank oder könne nicht gut genug rudern. Wie gewöhnlich fiel es Worsley schwer, streng zu sein, und da es immer reichlich freiwillige Ruderer gab, die warm werden wollten, wurde Orde-Lees häufig verschont. Bei den seltenen Gelegenheiten, wenn er den ausdrücklichen Befehl erhielt oder so beschämt wurde, daß er sich ans Ruder setzte, legte er eine Ungeschicklichkeit an den Tag, die ihn schon bald wieder erlöste. Einige Male ruderte er vor Kerr und blieb gerade so viel hinter dem Rhythmus zurück, daß er jedesmal, wenn er sich nach einem Schlag zurücklehnte, in Kerrs Finger krachte. Verwünschungen, Drohungen – nichts konnte ihn beeindrucken. Er schien überhaupt nicht zuzuhören. Schließlich bat Kerr Worsley, Orde-Lees auszutauschen.

Als Shackleton der Mannschaft erlaubte, so viel zu essen, wie sie wollte, sorgten die Männer in der *Docker* dafür, daß Orde-Lees sah, wie sie sich satt aßen, weil sie hofften, daß ihm davon noch schlechter wurde.

Gegen 11 Uhr blieben die Eisschollen langsam aus, obwohl die Boote noch immer mit großen Treibeisbrocken zu kämpfen hatten. An einer Stelle war das Scheibeneis mit Tausenden toter Fische von etwa fünfzehn Zentimeter Länge übersät, die eine kalte Strömung offenbar getötet hatte. Zahllose Fulmare und Schneesturmvögel stürzten herab, um sie vom Eis zu picken.

Der Wind nahm immer mehr zu. Am späten Vormittag hatte er fast Sturmstärke erreicht und trieb die Boote mit beträchtlichem Tempo voran.

Kurz vor Mittag durchbrachen sie die Packeislinie und glitten auf die offene See hinaus.

Die Veränderung war atemberaubend. Die nordwestliche Dünung, die durch das Eis gemildert worden war, traf nun mit ungebremster Wucht auf die Boote. Ihr Kurs führte unmittelbar darauf zu, und innerhalb von Minuten kämpften sie sich einen Berg aus Wasser hinauf, dessen Rücken eine Viertelmeile lang war. Auf seinem Gipfel kreischte der Wind und zerblies die Gischt in dünne, ausgefranste Schleier. Dann ging es in einer langsamen, aber steilen Abfahrt in das Wellental hinunter, das wieder zur nächsten Dünung führte. Das Ganze wiederholte sich immer und immer wieder. Schon nach kurzer Zeit war das Packeis außer Sicht, und oft verschwand eines der Boote hinter einem dieser gigantischen heranrollenden Wasserberge.

Es war, als seien sie plötzlich in die Unendlichkeit geraten. Sie hatten einen Ozean ganz für sich allein, eine verlassene, feindliche Weite. Shackleton dachte an die Zeilen von Coleridge:

> »Allein, allein, ganz, ganz allein,
> allein auf einem weiten, weiten Meer.«

Sie boten einen erbärmlichen Anblick – drei kleine Boote, beladen mit den Überresten einer einst stolzen Expedition und achtundzwanzig erschöpften Männern in einem letzten, fast lächerlichen Versuch zu überleben. Aber diesmal gab es kein Zurück, und alle wußten es.

Während sie vorwärts trieben, klammerten sich die Männer an die Bordwände der schwankenden Boote. Sie machten zwar sehr gute Fahrt, aber ihr Fortkommen war hart erkämpft. Sowohl die *Docker* als auch die *Wills* schlugen ständig voll Wasser. Die Männer saßen nach achtern gewandt, und der Wind blies ihnen direkt ins Gesicht – eine Position, die kaum besser war, als nach vorn gewandt zu sitzen, wo ihnen die Gischt ins Gesicht peitschte, die über die Bordwände spritzte.

Am Nachmittag nahm der Wind noch weiter zu, so daß Shackleton befahl, mit einem zweiten Reff die Segelfläche zu verkleinern. So fuhren sie bis zum Einbruch der Dunkelheit weiter. Bei Sonnenuntergang zog Worsley die *Docker* längsseits an die *Caird* heran und drängte, sie sollten weiterfahren, Shackleton aber weigerte sich rundheraus. Es war schon schwer genug, sagte er, die Boote bei Tageslicht zusammenzuhalten; in der Nacht wäre es unmöglich. Er wies sogar Worsleys Vorschlag zurück, die Boote miteinander zu vertäuen und die Nacht hindurch zu rudern.

Shackleton war der Überzeugung, daß sie nur dann eine Chance hatten, in Sicherheit zu gelangen, wenn sie zusammenblieben. Sowohl die *Caird* als auch die *Wills* waren weitgehend von Worsleys Navigationsgeschick abhängig, und Shackleton wußte nur zu genau, daß er die *Wills* ständig im Auge behalten mußte. Sie war nicht nur das am wenigsten seetüchtige der drei Boote, sondern hatte mit ihrem Kommandeur Hudson einen der Männer an Bord, die den Strapazen am wenigsten gewachsen waren. Seine Konstitution wurde eindeutig immer schwächer, sowohl körperlich als auch geistig. Shackleton war sicher, daß die *Wills* verlorenging, wenn sie von den anderen getrennt würde.

Er entschied, daß die drei Boote die Nacht vor Anker verbringen sollten. Dann befahl er der *Docker*, einen Treibanker auszubringen; die *Caird* wurde an ihrem Heck festgemacht, hinter ihr die *Wills*. Mit steifen Fingern banden Worsley, Greenstreet und McLeod drei Ruder zusammen und spannten ein Stück Leinwand darüber. Diese Vorrichtung wurde an einem langen Stück Leine befestigt und über die Bordwand geworfen. Sie hofften, der Treibanker würde wie eine Bremse wirken und den Bug der Boote im Wind halten, wenn er durch das Wasser zog. Als der Anker in Position war, kauerten sich die Männer in die drei Boote und warteten auf den Morgen.

Es war die schlimmste aller Nächte. Mit zunehmender Dunkelheit wurde der Wind stärker, und die Temperatur fiel noch weiter. Wieder war eine

exakte Messung unmöglich, aber es mußte mindestens zweiundzwanzig Grad unter Null sein. Es war so kalt, daß die Wellen, die sich über ihnen brachen, fast augenblicklich gefroren, wenn sie anbrandeten. Noch vor dem völligen Einbruch der Dunkelheit zeigte sich, daß der Treibanker sie nicht richtig im Wind halten konnte. Die Boote fielen hinab in die Wellentäler, wo die Wogen gegen ihre Breitseiten schlugen. Die Boote, die Männer – alles war völlig durchnäßt und gefror dann. Die meisten Männer versuchten, Schutz unter den Zeltplanen zu finden, die der Wind aber immer wieder lockerte.

Auf der *Caird* gelang es der Besatzung, so viel Platz zu schaffen, daß sich vier Männer gleichzeitig in dem Berg von Schlafsäcken im Bug zusammenkauern konnten, und sie wechselten sich ab in dem vergeblichen Versuch zu schlafen. Auf der *Docker* war jedoch gerade so viel Platz, daß die Männer sich zusammengedrängt aufrecht hinsetzen und die Füße zwischen die Vorratskisten klemmen konnten. Die Wellen, die ins Boot schlugen, liefen über den Boden des Bootes, und da die meisten Männer Filzstiefel trugen, standen ihre Füße die ganze Nacht über im eisigen Wasser. Sie taten ihr möglichstes, die Boote auszuschöpfen, aber das Wasser stieg mitunter knöchelhoch. Um zu verhindern, daß ihre Füße erfroren, bewegten sie ständig die Zehen in ihren Stiefeln. Sie konnten nur hoffen, daß der Schmerz in ihren Füßen anhielt – denn ein Nachlassen, sosehr sie sich auch danach sehnten, hätte bedeutet, daß die Zehen erfroren. Nach einer Weile mußten sie ungeheure Konzentration aufbringen, um ihre Zehen zu bewegen – und es wäre so furchtbar einfach gewesen, damit aufzuhören.

Während die Stunden vergingen und ihre Qualen zunahmen, schlugen die Männer mit der einzigen, bemitleidenswert lächerlichen Waffe zurück, über die sie noch verfügten – Flüche. Sie verfluchten alles, was man verfluchen konnte – die See, die Boote, die Gischt, die Kälte, den Wind und häufig auch einander. Ihre Flüche hatten einen gewissen flehentlichen Ton, als beteten sie inständig um Erlösung aus dieser nassen und eisigen Hölle. Aber vor allem verfluchten sie Orde-Lees, der das einzige Ölzeug an sich gebracht hatte und sich weigerte, etwas davon abzugeben. Er manövrierte sich in die bequemste Position im Boot, indem er Marston wegdrückte, und bewegte sich dann keinen Zentimeter mehr. Entweder ignorierte er die Flüche, die sie ihm zuriefen, oder er hörte sie überhaupt nicht. Nach einer Weile gab Marston auf und rückte nach achtern, wo er sich neben Worsley

ans Ruder setzte. Eine Zeitlang war nur das Stöhnen des Windes in der Takelage zu hören. Dann begann Marston zu singen, um seiner Wut Luft zu machen. Er sang ein Lied, wartete und sang dann ein anderes. Schließlich wiederholte er immer wieder mit müder, dünner Stimme ein Lied, dessen Refrain lautete:

»Twankedillo, Twankedillo,
Und ein lauter Dudelsack
aus der grünen Weide.«

In der Nacht wurden die Männer häufig von starkem Harndrang geplagt. Wahrscheinlich war die schneidende Kälte für dieses Bedürfnis verantwortlich. Die beiden Ärzte nahmen an, es werde noch durch die Tatsache verschlimmert, daß die Männer ständig naß waren und über die Haut zusätzlich Wasser aufnahmen. In jedem Fall mußten diese häufig ihr bißchen Behaglichkeit unter der schützenden Leinwand verlassen und sich mehrere Male zur Leeseite des Bootes durchschlagen. Darüber hinaus litten viele von ihnen wegen des ungekochten Hundefutters an Durchfall und mußten ebensooft plötzlich an die Seite eilen, sich an den Wanten festhalten und auf das mit Eis überzogene Dollbord setzen, wo die eisige See sie unweigerlich von hinten durchnäßte.

Der *Wills* erging es bei weitem am schlimmsten. Das Wasser, das sie übernahm, stand manchmal fast kniehoch. Der kleine Matrose Wally How konnte den furchtbaren Gedanken nicht verdrängen, daß ein Schwertwal sie zum Kentern bringen würde. Stevenson, der Heizer, schlug immer wieder die Hände vors Gesicht und weinte. Blackboro, der darauf bestanden hatte, Lederstiefel zu tragen, um seine Filzstiefel für das zu schonen, was er für die Zukunft hielt, verlor nach wenigen Stunden vollkommen das Gefühl in den Füßen. Und Hudson, der fast zweiundzwanzig Stunden ohne Unterbrechung an der Ruderpinne gesessen hatte, bekam Schmerzen in seiner linken Gesäßhälfte, die immer schlimmer wurden, weil dieser Körperteil anzuschwellen begann. Nach einer Weile mußte er zur Seite gebeugt sitzen, und das Schaukeln des Bootes war eine Qual für ihn. Zudem hatte er starke Erfrierungen an den Händen.

Die Leine zwischen der *Wills* und der *Caird* spannte und lockerte sich abwechselnd, fiel ins Wasser und erhob sich jedesmal wieder in die bitterkalte Luft. Im Laufe der Stunden bildete sich eine immer dickere Eisschicht um sie herum. Das Leben von acht Männern an Bord der *Wills* hing von dieser Leine ab. Wenn sie riß, und davon konnte man fast ausgehen, würde die *Wills* in die Wellentäler zurückfallen und voll Wasser laufen, bevor die Crew das Eis von den Segeln schlagen und sie setzen konnte.

Alle Boote waren dick mit Eis überzogen, aber die *Wills* war schwer wie ein Klotz. Die Wellen klatschten an Bord, strömten über den Berg aus Schlafsäcken im Bug und ließen sie in Eis gehüllt zurück. Wenn sie in die Wellen eintauchte, bildete sich massenhaft Eis rund um ihren Bug und drückte sie immer weiter herunter, so daß alle halbe Stunde Männer nach vorne geschickt wurden, um es abzuschlagen, damit das Boot nicht sank.

Vor allem anderen litten die Männer an großem Durst. Sie hatten das Packeis so plötzlich und unerwartet verlassen, daß keine Zeit geblieben war, Eis an Bord zu nehmen, das man zu Trinkwasser schmelzen konnte. Seit dem vorangegangenen Morgen hatte es nichts mehr zu trinken gegeben, und die Männer lechzten verzweifelt nach Wasser. Ihre Münder waren ausgetrocknet, und die halberfrorenen Lippen begannen anzuschwellen und aufzuplatzen. Als einige Männer etwas essen wollten, mußten sie feststellen, daß sie nicht schlucken konnten; der Hunger machte sie seekrank.

Kapitel 4

Gegen 3 Uhr ließ der Wind nach, und um 5 Uhr war er zu einer sanften Brise abgeflaut. Allmählich beruhigte sich die See.

Der Himmel war klar, und schließlich ging die Sonne in unvergeßlicher Schönheit hinter einem malvenfarbenen Dunst am Horizont auf, der sich bald in flammendes Gold verwandelte.

Es war mehr als nur ein Sonnenaufgang; er schien in ihre Seelen zu strömen und sie neu zu beleben. Sie beobachteten, wie das immer stärker werdende Licht die schreckliche, dunkle Not der Nacht auslöschte, die jetzt endlich vorüber war.

Als die Sonne ein Stück höher kletterte, sahen sie Steuerbord voraus die Gipfel von Clarence Island und kurz darauf Elephant Island – das Gelobte Land, weniger als dreißig Meilen entfernt. In der Freude des Augenblicks rief Shackleton zu Worsley hinüber, um ihm für seine präzise Navigation zu gratulieren, und Worsley, steif vor Kälte, schaute in stolzer Verlegenheit zur Seite.

Sie würden bei Einbruch der Nacht landen – vorausgesetzt, sie verloren keine Zeit. Ungeduldig gab Shackleton den Befehl, die Insel sofort anzusteuern. Aber dies war leichter gesagt als getan. Das Licht der Morgendämmerung enthüllte die Ergebnisse der Nacht: Viele Gesichter waren durch Erfrierungen von häßlichen weißen Ringen gezeichnet, und fast alle hatten Geschwüre vom Salzwasser, aus denen graue, quarkähnliche Absonderungen flossen, wenn sie aufplatzten. McIlroy rief von der *Wills* aus Shackleton zu, Blackboros Füße seien offensichtlich erfroren, da sie nicht mehr durchblutet waren und er sie nicht mehr spürte. Und Shackleton selbst sah ebenfalls sehr mitgenommen aus. Seine Stimme, gewöhnlich kräftig und klar, klang heiser vor Erschöpfung. Die *Docker* und die *Wills* waren innen und außen völlig vereist. Es dauerte über eine Stunde, sie freizuschlagen, damit die Segel gesetzt werden konnten.

Als endlich der Treibanker eingeholt werden konnte, lehnten sich Cheetham und Holness über den Bug der *Docker* und versuchten, mit vor Kälte steifen Fingern den vereisten Knoten im Tau zu lösen. Währenddessen

stiegen die Boote mit den Wellen hoch und fielen dann wieder herab. Holness zog seinen Kopf nicht rechtzeitig ein, und der Treibanker schlug ihm zwei Zähne aus. Tränen schossen ihm in die Augen, liefen in seinen Bart und gefroren dort. Schließlich gaben die beiden Männer den Versuch auf, den Treibanker loszubinden; sie schnitten ihn los und zerrten ihn mitsamt dem Eis an Bord.

Die Ruder waren an den Seiten der Boote festgefroren und mußten losgebrochen werden. Die Männer versuchten, die Eishüllen abzuschlagen, aber zwei der Ruder waren so glatt, daß sie durch die Riemendollen rutschten und über Bord gingen. Glücklicherweise konnte die *Caird* eines davon aus dem Wasser fischen, aber das andere trieb davon.

Um 7 Uhr konnten sich die Boote endlich auf den Weg machen. Eine Ration Nußpaste und Zwieback wurde verteilt, aber der Durst der Männer war inzwischen so unerträglich geworden, daß einige von ihnen keinen Bissen herunterbrachten. Shackleton schlug vor, sie sollten versuchen, rohes Seehundfleisch zu kauen und das Blut zu schlucken. Schnell wurden Stücke gefrorenen Fleisches verteilt, und nach einigen Minuten des Kauens und Saugens hatten die Männer genug von dem blutigen Saft im Mund, um zumindest schlucken zu können. Aber sie stürzten sich so gierig darauf, daß Shackleton befürchtete, der Vorrat würde schnell aufgebraucht sein. Daraufhin ordnete er an, das Seehundfleisch solle nur dann ausgegeben werden, wenn die Männer kurz vor dem Verdursten standen.

Die Segel wurden gesetzt, und die Männer brachten zusätzlich die Riemen aus. Sie hielten Kurs auf die Westseite von Elephant Island, um die sanfte Südwestbrise auszunutzen.

In der *Docker* zogen Macklin und Greenstreet ihre Stiefel aus und stellten fest, daß ihre Füße Erfrierungen aufwiesen; Greenstreet war noch stärker betroffen als Macklin. Überraschenderweise bot Orde-Lees an, Greenstreets Füße zu massieren. Er bearbeitete sie lange; dann knöpfte er sein Hemd auf und drückte Greenstreets halberfrorene Füße an seine warme, nackte Brust. Nach einer Weile verspürte Greenstreet wieder Schmerzen, als das Blut zurück in die verengten Gefäße lief.

Sie ruderten Stunde um Stunde, und die Umrisse von Elephant Island wurden nun deutlich sichtbar. Am Mittag hatten sie fast die Hälfte der Strecke zurückgelegt, um 13.30 Uhr waren sie weniger als fünfzehn Meilen von der Insel entfernt. Seit fast achtzig Stunden hatten sie nicht mehr

geschlafen, die Strapazen hatten beinahe den letzten Lebensfunken in ihren Körpern ausgelöscht. Aber die Überzeugung, daß sie bei Einbruch der Nacht an Land gehen würden, verlieh ihnen jene besondere Kraft, die aus der Verzweiflung geboren wird. Es hieß rudern oder untergehen, und die Männer ignorierten ihren wahnsinnigen Durst und warfen sich mit letzter Kraft in die Riemen.

Um 14 Uhr ragten die schneebedeckten, über tausend Meter hohen Gipfel von Elephant Island direkt vor ihnen aus dem Wasser, vermutlich weniger als zehn Meilen entfernt. Aber eine Stunde später befand sich die Insel noch immer in derselben Position, unbeweglich, nicht näher und auch nicht weiter querab. Sie konnten rudern, soviel sie wollten: Sie kamen nicht vom Fleck, denn offenbar waren sie in einem starken, von der Küste kommenden Tidenstrom gefangen. Der Wind hatte auf Nord gedreht, so daß sie zudem mit Gegenwind zu kämpfen hatten und die Segel einholen mußten.

Shackleton, der immer ängstlicher darauf bedacht war, die Mannschaft an Land zu bekommen, rief die Boote zusammen und ließ sie, mit der *Docker* an der Spitze, hintereinander vertäuen. Er nahm an, dadurch ihre Geschwindigkeit erhöhen zu können, aber das erwies sich als Irrtum. Gegen 16 Uhr drehte der Wind und blies jetzt aus Westen. Rasch zogen sie die Ruder ein und setzten Segel in dem Versuch, gegen den Wind aufzukreuzen. Aber für die *Wills* war dies eine unlösbare Aufgabe, so daß die *Caird* sie ins Schlepptau nehmen mußte. Gegen die Strömung machten sie so gut wie keine Fahrt.

Um 17 Uhr ließ der Wind nach. Sofort griffen die Männer wieder zu den Riemen und pullten wie besessen, um noch vor Einbruch der Dunkelheit das Land zu erreichen. Aber eine halbe Stunde später sprang der Wind plötzlich auf Westsüdwest, und innerhalb von fünfzehn Minuten blies er mit fast fünfzig Meilen pro Stunde. Worsley brachte die *Docker* längsseits an die *Caird* heran. Er schrie, um sich gegen den Wind Gehör zu verschaffen, zu Shackleton hinüber, daß es das Beste wäre, wenn die Boote sich trennten und einzeln versuchten, an der Südostküste von Elephant Island zu landen.

Shackleton stimmte der Trennung ausnahmsweise zu; zumindest gab er Worsley die Erlaubnis, allein weiterzufahren. Die *Wills* wurde jedoch hinter der *Caird* festgemacht, und Shackleton mahnte Worsley, alles in seiner Macht Stehende zu tun, um in Sichtweite zu bleiben. Als die *Docker* losfuhr, war es bereits dunkel. Die Insel schien nahe zu sein, aber die genaue

Entfernung ließ sich unmöglich abschätzen – vielleicht zehn Meilen, vielleicht weniger. Hoch oben am Himmel erschien ein gespenstischer, blasser Schimmer – das Licht des Mondes, das durch die Wolken schien und von den Gletschern auf der Insel reflektiert wurde. Dieses Licht war alles, woran sie sich orientieren konnten, als die Boote in der kabbeligen See vorwärts schaukelten. Zuweilen wurde der Wind so stark, daß sie die Leinen der Segel loslassen mußten, um nicht zu kentern. Die Männer in der *Caird* duckten sich tief, um der peitschenden Gischt auszuweichen, aber in der *Docker* und besonders in der *Wills* gab es kein Entrinnen.

Den Mann am Ruder traf es am härtesten von allen, und gegen 20 Uhr machten sich die Strapazen bei Wild bemerkbar, der vierundzwanzig Stunden ohne Pause an der Ruderpinne der *Caird* gesessen hatte. Shackleton gab McNeish die Order, das Steuer zu übernehmen, aber auch der Zimmermann war völlig erschöpft. Obwohl der eisige Wind an seiner Kleidung zerrte und die Gischt ihm ins Gesicht schlug, fiel McNeishs Kopf nach einer halben Stunde am Ruder nach vorn, und er schlief ein. Sofort drehte das Achterdeck der *Caird* in den Wind, und eine riesige Welle schlug über dem Boot zusammen. Sie weckte McNeish zwar auf; dennoch befahl Shackleton Wild, das Ruder wieder zu übernehmen.

Ihr unmittelbares Ziel war die Südostspitze der Insel. Sobald sie sie umschifft hatten, befanden sie sich im Schutz des Landes und konnten nach einer Stelle Ausschau halten, an der sich die Boote anlanden ließen. Um 20.30 Uhr erschien der Widerschein am Himmel sehr nah, und sie wußten, daß das Land fast direkt vor ihnen lag. Aber dann wurden sie auf unerklärliche Weise abgedrängt. Als die Männer über die Bordwände der Boote blickten, sahen sie, daß sie sich schnell durch das Wasser bewegten, aber das Land entfernte sich immer mehr aus ihrer Reichweite. Es blieb ihnen nichts anderes übrig, als dagegen anzukämpfen.

Etwa um Mitternacht schaute Shackleton nach Steuerbord und sah, daß die *Docker* verschwunden war. Er sprang auf und blickte angestrengt über die stürmische See, konnte aber nichts erkennen. Aufgeregt befahl er, die Kerze im Kompaßgehäuse anzuzünden und es dann am Mast hinaufzuziehen, damit es das Segel der *Caird* erleuchtete. Aber in der Ferne erschien kein Antwortsignal.

Shackleton verlangte eine Schachtel Streichhölzer. Er wies Hussey an, alle paar Minuten ein Streichholz anzuzünden und es hochzuhalten, damit es

vor dem Segel leuchtete. Hussey riß ein Streichholz nach dem anderen an, während Shackleton in die Dunkelheit starrte. Noch immer war kein Signal von der *Docker* zu sehen.

Dabei versuchte die *Docker* zu antworten. Sie war kaum mehr als eine halbe Meile entfernt, und die Männer hatten das Signal in der Dunkelheit gesehen. Auf Anweisung Worsleys brachten sie ihre einzige Kerze unter die Zeltplane und zündeten sie an. Dann versuchten sie sie so zu halten, daß ihr Licht als Antwort auf Shackletons Signal durch die Leinwand schien – aber niemand sah diese Antwort.

Einen Augenblick später waren alle Versuche vergessen, der *Caird* ein Signal zu senden, als die *Docker* plötzlich durch eine schwere Kabbelung heftig ins Schlingern geriet. Worsley gelang es kaum, die Kontrolle über das Boot zu behalten. Die Crew holte sofort das Segel ein und legte sogar den Mast um, der in dem heftig schaukelnden Boot abzubrechen drohte. Sie brachten die Ruder aus und versuchten, die *Docker* im Gleichgewicht zu halten. Augenblicklich kollidierte sie mit einer riesigen, unbemerkten Welle, danach schien sich das Wasser unter ihr zu öffnen und stürzte sie in einen dunklen Abgrund.

Worsley befahl Orde-Lees an die Riemen, aber Orde-Lees bettelte ihn an, er sei kein guter Ruderer für eine so gefährliche Situation; außerdem wäre es viel zu naß für ihn. Die beiden schrien einander in der Dunkelheit an, und aus jedem Winkel des Bootes verfluchten die Männer Orde-Lees. Aber es half nichts, schließlich winkte ihn Worsley angewidert nach vorn. Orde-Lees kroch sofort auf den Schiffsboden und weigerte sich, sich zu bewegen, obwohl er das Boot aus dem Gleichgewicht brachte.

Greenstreet, Macklin, Kerr und Marston saßen an den Riemen und waren fast am Ende ihrer Kräfte angelangt. Nach einer Weile entschied Worsley, es noch einmal zu riskieren und das Segel zu setzen. Er riß die *Docker* herum und hielt sie so hart wie möglich am Wind, so daß sie mehr oder weniger frontal in die Wellen hineinsteuerten. Er brachte all sein Können aus achtundzwanzig Jahren Seefahrt auf, um das Boot in dieser heiklen Position zu halten, aber es war fast unkontrollierbar. Zudem wurde es durch das ständig hineinschlagende Wasser immer schwerfälliger. Orde-Lees saß jetzt aufrecht. Plötzlich schien ihm klarzuwerden, daß das Boot sank, und er nahm eine Tasse und begann wie wild zu schöpfen. Cheetham schloß sich

ihm an, und gemeinsam schleuderten sie wie besessen Wasser über die Bordwände. Nach einer Weile stieg die *Docker* wieder mit den Wellen auf.

Inzwischen war es fast 3 Uhr, und Worsley wurde immer schwächer. Er hatte so lange im Wind gestanden, daß seine Augen ihm den Dienst versagten und er keine Entfernungen mehr abschätzen konnte. Sosehr er es auch versuchte – er konnte sich nicht mehr wach halten. Die Männer waren jetzt fünfeinhalb Tage in den Booten, und in dieser Zeit hatten fast alle begonnen, Worsley in einem anderen Licht zu sehen. Früher hatte er als reizbar und wild gegolten – sogar als verantwortungslos. Aber davon konnte nun keine Rede mehr sein. Während dieser letzten Tage hatte Worsley fast phänomenale Fähigkeiten als Navigator bewiesen und auch die anspruchsvolle Aufgabe gemeistert, ein kleines Boot zu steuern. Es gab keinen Mann in der Crew, der auch nur annähernd mit ihm vergleichbar gewesen wäre, und daher wurde ihm mittlerweile größter Respekt entgegengebracht.

Aber als er jetzt am Ruder saß, sank sein Kopf immer wieder auf die Brust. Macklin sah, daß er kurz vor dem Einschlafen stand, und bot ihm an, die Pinne zu übernehmen. Worsley willigte ein, doch als er aufstehen wollte, stellte er fest, daß er seinen Körper nicht gerade aufrichten konnte. Er hatte fast sechs Tage in derselben Position gesessen. McLeod und Marston kamen nach hinten und zogen ihn aus dem Heck über die Sitze und Vorratskisten. Dann legten sie ihn auf den Schiffsboden und massierten seine Beine und seinen Bauch, bis sich seine Muskeln lockerten. Aber er war bereits eingeschlafen.

Auch Greenstreet war vor Erschöpfung kurz eingenickt, wachte aber jetzt wieder auf und übernahm das Ruder von Macklin. Keiner von ihnen hatte eine Ahnung, wo sie waren, aber alle teilten die Furcht vor der offenen See. Zwischen Elephant und Clarence Island befindet sich eine etwa vierzehn Meilen breite Durchfahrt, hinter der die Drake-Passage liegt. Bei Einbruch der Dunkelheit waren die Boote sich ihrer Position sicher gewesen, da Elephant Island nur etwa zehn Meilen entfernt lag. Inzwischen blies der Wind jedoch aus Südwest und trieb sie direkt auf diese verhängnisvolle Durchfahrt zu. Wenn sie dort hindurchgedrückt wurden, bestand so gut wie keine Chance mehr, sich gegen den Wind zur Insel vorzukämpfen. Dennoch

gestanden Greenstreet und Macklin einander freimütig ein, daß die *Docker* sehr wahrscheinlich bereits aufs offene Meer hinausgetrieben worden war.

Der Kompaß der *Docker* war schon lange vorher zu Bruch gegangen. Somit hatten sie zur Orientierung nur noch Worsleys kleinen silbernen Taschenkompaß. Die beiden Männer breiteten eine Zeltplane über ihre Köpfe, und Macklin zündete Streichhölzer an, während Greenstreet den Kompaß abzulesen versuchte. Aber selbst im Schutz der Leinwand blies der Wind die Streichhölzer aus, sobald sie angezündet waren. Daraufhin nahm Macklin sein Messer und spaltete die einzelnen Streichholzköpfe, so daß sie lange genug leuchteten, um den Kompaß ablesen zu können. Alle paar Minuten duckten sie sich unter die Zeltplane und lasen ihn ab, in der Hoffnung, die *Docker* auf südwestlichem Kurs zu halten, damit sie zumindest nicht noch weiter auf die offene See hinausgetrieben wurde.

Kurz bevor sie endgültig vor Erschöpfung zusammenbrachen und der Wind an Stärke zugenommen hatte, sahen sie am östlichen Himmel ein schwaches Licht, das ganz allmählich heller wurde. Sie vermochten nicht zu sagen, wie lange es dauerte, bis das Licht stark genug war, um etwas sehen zu können, aber es kam ihnen endlos vor. Selbst ihr rasender Durst nach vierzig Stunden ohne Wasser war vergessen, während sie darauf warteten, daß die Sonne ihr Schicksal enthüllte. Insgeheim bereitete jeder der Männer sich auf den Schock vor, nur den freien Ozean vor sich zu sehen oder bestenfalls eine ferne, der Windseite abgewandte und unerreichbare Insel.

Nach und nach wurde die Meeresoberfläche erkennbar. Und dort, gerade voraus, erhoben sich die riesigen graubraunen Felsen von Elephant Island direkt über dem Boot aus dem Dunst. Die Entfernung schien weniger als ein paar hundert Meter zu betragen. Aber in diesem Augenblick herrschte an Bord keine große Freude – nur ein Gefühl der Überraschung, das bald einer ungeheuren Erleichterung wich.

Im selben Moment fegten ohne jegliche Vorwarnung ablandige Windböen von den Felsen herab und trafen mit einer Geschwindigkeit von etwa hundert Meilen pro Stunde auf die Wasseroberfläche auf. Unmittelbar darauf rollte eine gigantische Wasserwand auf die *Docker* zu.

Greenstreet gab schreiend Befehl, die Segel einzuholen. Die Männer stürmten an die Riemen und ruderten direkt in die kreischenden Windstöße hinein, die von den Bergspitzen herunterkamen. Irgendwie gelang es ihnen, den Bug der *Docker* in den Wellen zu halten, aber diese Anstrengung

erforderte Kräfte, die sie kaum mehr besaßen. Vor sich erblickten sie eine neue Welle von etwa zwei Metern Höhe, die auf sie hinabstürzte.

Irgend jemand schrie, man solle Worsley aufwecken, und McLeod schüttelte ihn heftig bei dem Versuch, ihn zum Aufstehen zu bewegen. Aber Worsley lag wie ein Toter ausgestreckt mittschiffs auf den Vorratskisten, die triefend nasse Zeltplane über ihn gebreitet. McLeod schüttelte ihn erneut, und als Worsley sich noch immer nicht bewegte, trat McLeod ihn immer und immer wieder; endlich öffnete Worsley die Augen. Er setzte sich auf und erkannte sofort, was vor sich ging.

»Um Gottes willen«, brüllte er, »reißt sie herum – nichts wie weg! Setzt das Segel!«

Greenstreet legte sich ins Steuerruder, und die Männer versuchten fieberhaft, das Segel zu hissen. Es blähte sich gerade im Wind, als die erste Welle das Boot erfaßte und über das Heck rollte. Greenstreet wurde fast von seinem Sitz geschleudert. Einen Augenblick später holte sie die nächste Welle ein. Die *Docker*, halb mit Wasser vollgelaufen, sackte unter der Last zusammen und verlor an Fahrt. Alles andere war vergessen. Die Männer packten die erstbesten Gegenstände und begannen zu schöpfen. Sie warfen das Wasser mit Bechern, Hüten und sogar mit hohlen Händen über die Bordwände. Nach und nach gelang es ihnen, die *Docker* vom Wasser zu befreien. Worsley übernahm das Ruder und steuerte nach Norden, um vor dem Sturm zu fliehen, während die Wellen das Boot von achtern verfolgten. Er lenkte die *Docker* nahe zur Küste hin, direkt unter die hoch aufragenden Gletscher, welche die Insel säumten. Eisbrocken schwammen zwischen den Wellen; als das Boot daran vorüberfuhr, lehnten sich die Männer über die Bordwände, um sie ins Boot zu zerren.

Kurz darauf kauten und saugten sie gierig, und das köstliche Wasser lief ihnen die Kehle hinab.

Kapitel 5

Die Nacht hindurch hielt Shackleton an Bord der *Caird* nach der *Docker* Ausschau. Mit jeder Stunde, die verging, wuchs seine Angst. Er hatte zwar großes Vertrauen in Worsleys Fähigkeiten als Steuermann, aber eine solche Nacht erforderte mehr als Können.

Dabei war Shackleton mit der *Caird* mehr als genug beschäftigt. Wild blieb am Ruder, und als der Sturm aus Südwest stärker wurde, hielt er sie so hart wie möglich am Wind auf Kurs, damit sie nicht an der Insel vorbeigeweht würden. Gischt spritzte über den Bug und fegte über die dunklen Gestalten der Männer hinweg, die auf dem Boden kauerten. Hussey versuchte, die Leine am Großsegel festzumachen, aber mehrmals riß der Wind sie ihm aus der Hand, so daß Vincent für ihn übernehmen mußte.

An Bord der *Wills*, die am Heck der *Caird* festgemacht war, waren die Bedingungen noch schlechter. Die Schmerzen in Hudsons Seite hatten so sehr zugenommen, daß er nicht länger am Ruder bleiben konnte. Tom Crean übernahm, und ab und zu löste ihn Billy Bakewell ab. Rickenson, schmächtig von Gestalt, schien kurz vor dem Zusammenbruch zu stehen und hockte allein an der Seite. Während sie Wasser schöpften, klammerten sich How und Stevenson aneinander und versuchten, ein bißchen Wärme zwischen ihren Körpern zu erzeugen.

Der Bug der *Wills* tauchte in fast jede Welle ein, so daß die Männer knietief im Wasser saßen. Paradoxerweise war dies fast eine Erleichterung, da das Wasser wärmer schien als die Luft. Blackboros Füße schmerzten schon lange nicht mehr. Er beklagte sich nie, obwohl er wußte, daß es nur eine Frage der Zeit sein mußte, bis sie brandig wurden. Selbst wenn er überlebte, schien es unwahrscheinlich, daß dieser junge Mann, der vor eineinhalb Jahren als blinder Passagier an Bord gekommen war, jemals wieder laufen konnte. Mitten in der Nacht sprach Shackleton ihn an und versuchte, ihm Mut zu machen.

»Blackboro«, rief er in die Dunkelheit.

»Hier, Sir«, antwortete Blackboro.

»Morgen sind wir auf Elephant Island«, schrie Shackleton. »Dort ist noch nie zuvor ein Mensch gelandet, und du wirst der erste sein, der an Land geht.«

Blackboro gab keine Antwort.

Shackleton saß im Heck der *Caird* neben Wild, seine Hand an der Verbindungsleine zur *Wills*. Vor Einbruch der Dunkelheit hatte er Hudson angewiesen, die *Wills* leewärts an Land zu bringen, falls die Leine reißen würde. Dann hätten die Männer auf Clarence Island warten sollen, bis ein Rettungsboot geschickt wurde, um sie aufzunehmen. Aber dieser Befehl war nur als Vorwand gedacht: Shackleton wußte, daß sie die *Wills* nie mehr wiedersehen würden, wenn sie sich tatsächlich losriß. Und jetzt, als er im Heck saß, konnte er spüren, wie das Boot bei jeder Welle an der Schleppleine zerrte. Wenn er sich umsah, konnte er sie gerade noch in der Dunkelheit ausmachen. Mehrmals wurde die Leine schlaff und verschwand, um dann plötzlich wieder aufzutauchen, scharf abgezeichnet gegen die weiße Schaumkrone einer sich brechenden Welle.

Als der erste graue Schimmer der Morgendämmerung erschien, trieb die *Wills*, wie durch eine wundersame Laune des Schicksals, immer noch am Heck der *Caird*. Und an Backbord hoch über ihnen erhob sich eine Steilküste – große, schwarze Landspitzen, die durch den Nebel zu sehen waren, nur eine Viertelmeile entfernt. Shackleton befahl unverzüglich, den Kurs zu ändern und mit halbem Wind nach Westen zu steuern. Weniger als fünfzehn Minuten danach ließ der Wind plötzlich nach. Sie hatten die Nordostspitze der Insel passiert – und befanden sich endlich im Schutz des Landmassivs. Sie hielten westlichen Kurs und fuhren an gewaltigen Felsen und Gletschern entlang, die neben ihnen aufragten. Möwen schrien in der Luft vor den Felswänden, die sich direkt aus dem Wasser erhoben, große Massen vulkanischer Formationen, an deren Seiten sich tosend die Wellen brachen. Aber kein Landeplatz war zu erkennen – nicht einmal die kleinste Bucht oder ein schmaler Strand.

Immerhin fanden sie Eis. Große, von Gletschern abgebrochene Stücke, die ins Wasser gestürzt waren, schwammen auf der Wasseroberfläche. Die Männer griffen sich kleine Eisbrocken und steckten sie sich in den Mund. Fast eine Stunde lang suchten sie die Küstenlinie nach einem Anlegeplatz ab, wie klein er auch sein mochte. Dann entdeckte einer der Männer einen winzigen Kiesstrand, halb versteckt hinter einem Felsriff. Shackleton stellte

sich auf eine der Ruderbänke und sah, daß dies ein tückischer Landungsplatz war. Er zögerte einen Moment, befahl dann aber, die Boote sollten versuchen, dort anzulegen.

Als sie etwa auf eine halbe Meile herangekommen waren, signalisierte Shackleton der *Wills*, sie solle längsseits gehen und ihn an Bord nehmen. Sie hatte den geringsten Tiefgang, und Shackleton wollte den Strand zuerst in ihr ansteuern, um zu sehen, ob die *Caird* die tosende Brandung zwischen den Felsen durchschiffen konnte.

Genau in diesem Augenblick fuhr die *Docker* westwärts die Küste entlang und hielt nach einem Landeplatz Ausschau. Worsleys Schätzungen zufolge hatten sie seit Sonnenaufgang 14 Meilen zurückgelegt, ohne eine einzige Stelle zu entdecken, an der sie das Boot an Land bringen konnten. Auf der gesamten Strecke hatten sie kein Zeichen der anderen beiden Boote ausgemacht, und inzwischen war es fast 9.30 Uhr. Die Mannschaft der *Docker* war sich sicher, daß nur sie allein die Nacht überlebt hatten. »Arme Kerle«, flüsterte Greenstreet Macklin zu. »Sie sind tot.«

Dann umrundeten sie eine winzige Landzunge und sahen direkt vor sich die Masten der *Caird* und der *Wills*, die in der Rückströmung der Brandung auf und ab schaukelten. Durch einen unglaublichen Zufall hatte die fehlgeschlagene Suche der *Docker* nach einem geeigneten Landeplatz sie wieder mit dem Rest der Mannschaft zusammengeführt. Wenn es irgendwo auf diesen vierzehn Meilen einen anderen Platz gegeben hätte, wären die beiden Gruppen jetzt meilenweit voneinander entfernt gewesen, und jede von ihnen hätte angenommen, die andere sei umgekommen.

Die Männer an Bord der *Docker* sandten ihren Kameraden drei heisere Jubelrufe entgegen, aber das Tosen der Brandung übertönte sie. Ein paar Minuten später wurde ihr Segel von der *Caird* gesichtet, und Shackleton blickte auf und sah die *Docker* auf sie zukommen. Inzwischen lag die *Wills* ganz dicht vor der Küste. In der Öffnung lag ein seichtes Riff, das von den schweren Brechern überspült wurde. Shackleton wartete diesen Moment ab und gab dann Befehl loszurudern; sicher glitt die *Wills* über das Riff hinweg, und mit der nächsten Welle lief ihr Bug auf den Strand.

Shackleton erinnerte sich an sein Versprechen und forderte Blackboro auf, als erster an Land zu gehen, aber der Junge bewegte sich nicht. Er schien nicht zu begreifen, was Shackleton sagte. Ungeduldig packte Shackleton ihn

und hob ihn über die Bordwand. Blackboro fiel auf Hände und Knie, rollte dann auf die Seite und setzte sich an den Strand, wo die Brandung ihn umspülte.

»Steh auf«, befahl Shackleton.

Blackboro blickte auf. »Ich kann nicht, Sir«, antwortete er.

Plötzlich erinnerte sich Shackleton an Blackboros Füße. In der Aufregung der Landung hatte er nicht mehr daran gedacht und schämte sich jetzt dafür. How und Bakewell sprangen über Bord und zogen Blackboro den Strand hinauf.

Schnell wurden die Vorräte entladen, und die *Wills* ruderte hinaus zur *Docker*. Dort lud man Vorräte und Männer um und brachte sie an Land. Dann wurde die *Caird* so weit entladen, daß sie das Riff überwinden konnte.

Während die Männer die Boote in Sicherheit brachten, wurde Rickenson plötzlich blaß und brach eine Minute später mit einem Herzanfall zusammen. Greenstreets erfrorene Füße wollten ihn kaum tragen, er humpelte an Land und legte sich neben Blackboro. Hudson robbte durch die Brandung und sank dann auf dem Strand zusammen. Der völlig apathisch wirkende Stevenson mußte hinaus aus dem Wasser ans Ufer gebracht werden.

Sie waren an Land.

Es war nur ein kleiner Streifen von dreißig Metern Breite und fünfzehn Metern Tiefe. Ein schwacher Halt an einer wilden Küste, dem ganzen Zorn des subantarktischen Ozeans ausgesetzt. Aber wie auch immer – sie waren an Land. Zum ersten Mal seit 497 Tagen waren sie an Land. Festes, unsinkbares, unbewegliches, gesegnetes Land.

V. TEIL

Kapitel 1

Viele der Männer stolperten ziellos umher, schlurften durch den Kies oder bückten sich, um eine Handvoll Steine aufzuheben; manche ließen sich sogar der Länge nach auf den Boden fallen, nur um seine wunderbare Festigkeit unter sich zu spüren. Einige andere saßen eine Zeitlang einfach nur da, zitterten unkontrollierbar und murmelten unverständliches Zeug vor sich hin.

Genau in diesem Augenblick kam die Sonne heraus und warf ihr Licht auf die vor Erschöpfung und von den Erfrierungen und dem ständigen Durchnäßtsein totenbleichen Gesichter. Die Männer hatten so tiefe Ringe unter den Augen, daß es aussah, als seien sie in den Höhlen versunken.

So schnell er konnte, machte Green ein wenig Milch heiß und füllte die Becher der Männer. Sie tranken die Milch fast kochendheiß; die Wärme breitete sich in den Körpern aus und ließ ihre Nerven erzittern, als sei ihr Blut plötzlich aufgetaut und habe wieder zu fließen begonnen.

Vom Standort des Blubber-Ofens aus, um den die Männer sich versammelt hatten, waren die Klippen auf ihrer Seite der Insel weniger als fünfzehn Meter entfernt. Sie ragten 250 Meter steil in die Luft, flachten dann ein wenig ab und erhoben sich schließlich zu einer Höhe von etwa 800 Metern. Aber ihre kleine Nische aus Kies war relativ belebt – »ein Land der Fruchtbarkeit, antarktisch betrachtet«, bemerkte James. Weiter unten am Strand lagen zehn Seehunde dicht am Wasser in der Sonne. Es gab eine Kolonie von Kehlstreifpinguinen oben auf einer der Felsklippen, und ab und zu kamen kleine Gruppen von Eselspinguinen aus dem Wasser gewatschelt, um sich die seltsamen Wesen anzusehen, die das Meer angespült hatte. Darüber hinaus sahen die Männer auch andere Vögel – Raubmöwen, Scheidenschnäbel, Kormorane und Kapsturmvögel.

Shackleton stand in der Mitte der Gruppe. Er hatte seinen Helm abgelegt, und sein langes Haar hing ihm in die Stirn. Seine Schultern schienen von Sorgen gebeugt, und seine Stimme war so heiser vom Schreien, daß er nur noch flüstern konnte. Dennoch spürte er Stolz und Befriedigung bei dem

Gedanken, umgeben von all seinen Männern endlich wieder auf festem Boden zu stehen.

Die Männer sprachen nur sehr wenig, während sie ihre Milch tranken. Jeder schien in seine eigenen Gedanken versunken zu sein. Die meisten von ihnen hielten sich kaum noch auf den Beinen – zum einen, weil sie vollkommen erschöpft waren, und zum anderen, weil sie so lange versucht hatten, gegen die Bewegung der Boote anzukämpfen, daß ihr Gleichgewichtssinn vorübergehend gestört war. Nachdem sie ihre Milch getrunken hatten, wurden einige losgeschickt, um ein paar Seehunde zu erschlagen. Sie kehrten mit vier Tieren zurück, die sofort von ihrem Tran befreit und in dicke Steaks geschnitten wurden. Green machte sich daran, so viel Fleisch zu braten, wie seine Töpfe fassen konnten, während der Rest der Männer die Zelte aufschlug und die Vorräte in sicherer Entfernung vom Wasser aufstapelte.

Schließlich war das Essen fertig. Es war weder Frühstück noch Mittagessen oder Abendessen, sondern ein einziges langes Mahl mit Unterbrechungen. Sobald sie die ersten Steaks verzehrt hatten, legte Green die nächste Ladung aufs Feuer. Als diese fertig waren, unterbrachen die Männer ihre jeweilige Tätigkeit und aßen weiter. Es war fast 3 Uhr nachts, als sie ihren Hunger endlich gestillt hatten.

Danach war die Zeit zum Schlafen gekommen. Sie rollten ihre durchnäßten Schlafsäcke aus und wrangen soviel Wasser wie möglich aus, aber die zurückbleibende Feuchtigkeit schien niemand zu stören. James schrieb: »Legten uns hin und schliefen, wie wir niemals zuvor geschlafen hatten, eingelullt vom Krächzen der Pinguine.« Sie empfanden alle dasselbe. »Wie herrlich«, schieb Hurley, »aufzuwachen und dem Gesang der Pinguine zu lauschen, der sich mit der Musik des Meeres vermischt. Einzuschlafen und wieder aufzuwachen und zu spüren, daß dies wirklich ist. Wir haben Land erreicht!!«

Die meisten Männer wurden in dieser wunderbaren Nacht einmal geweckt, um eine Stunde Wache zu stehen, und selbst dies erschien ihnen fast als Vergnügen. Die Nacht war ruhig und der Himmel klar. Der Mond beschien den kleinen, von den Wellen umspülten Kiesstrand und zeigte eine Szenerie vollendeter Ruhe. Darüber hinaus mußten die Wachen laut Worsley »etwas essen, den Blubber-Ofen in Gang halten, etwas essen, die

Kleidung trocknen, etwas essen und dann vor dem Schlafengehen noch einmal etwas essen.«

Shackleton erlaubte den Männern, bis 9.30 Uhr am nächsten Morgen zu schlafen. Aber beim Frühstück machte ein häßliches Gerücht die Runde, und als sie mit dem Essen fertig waren, bestätigte Shackleton die fast schockierende Wahrheit: Sie mußten noch einmal umziehen.

Die Aussicht hätte kaum demoralisierender sein können: Kaum vierundzwanzig Stunden zuvor waren sie den gierigen Klauen der See nur knapp entronnen, und jetzt mußten sie wieder dorthin zurück … Aber es ließ sich nicht bestreiten, daß diese Maßnahme notwendig war. Allen war bewußt, daß sie nur mit sehr viel Glück an diesem Ufer hatten anlanden können. Die Klippen am Ende des Strandes trugen die Zeichen der Gezeiten und die Narben der Stürme – ein Hinweis darauf, daß die gesamte Bucht häufig vom Meer überflutet wurde. Offensichtlich konnten sie nur bei gutem Wetter und gemäßigten Gezeiten an diesem Platz überleben.

Shackleton befahl Wild, mit fünf Männern in der *Wills* nach Westen die Küste entlangzusegeln, um nach einem geeigneteren Lagerplatz Ausschau zu halten. Um 11 Uhr legte die *Wills* ab. Die übrigen Männer arbeiteten den Tag über in einem gemächlichen Tempo. Sie bauten die Zelte ab und stellten sie dann weiter oben am Strand hinter schützenden Felsen wieder auf; dann trugen sie die Vorräte noch höher den Strand hinauf, für den Fall, daß plötzlich ein Sturm aufzog.

Aber die meiste Zeit des Tages genossen sie einfach das Leben. Sie waren noch immer gelähmt von den sechs Tagen, die sie zusammengepfercht in den Booten gehockt hatten, und spürten allmählich die ungeheure Anspannung, unter der sie so lange gestanden hatten. Sie wurden sich dessen auf seltsame Weise bewußt, als ein lange vergessenes Gefühl in ihnen zurückkehrte. Es war etwas, von dem sie jetzt wußten, daß sie es seit Verlassen der *Endurance* nicht mehr erlebt hatten – das Gefühl der Sicherheit. Das Wissen, daß es – zumindest vorläufig – nichts zu befürchten gab. Natürlich war die Gefahr nicht vorüber, aber sie erlebten sie anders als das Gefühl der ständig drohenden Katastrophe, das sie so lange verfolgt hatte. Auf sehr prosaische Art schien dadurch ein Teil ihres Denkens befreit zu werden, der bisher von der Notwendigkeit besetzt gewesen war, ständig wachsam bleiben zu müssen.

So war es beispielsweise eine Freude, Vögel einfach nur als Vögel zu beobachten und nicht wegen der Bedeutung, die sie für die Seefahrer hatten – ein gutes oder schlechtes Zeichen, das eine Öffnung im Packeis oder einen heraufziehenden Sturm ankündigte. Und auch die Insel selbst war ein Ort, der mehr als eine flüchtige Begutachtung lohnte. Entlang der Küstenlinie wirkten die Klippen wie eine gigantische Wand, die sich aus dem Meer erhob. Gletscher krochen bis zum Wasser hinab, wo das Eis durch die Bewegung der Wellen beständig unterhöhlt wurde. Von Zeit zu Zeit fiel ein kleines Stück oder ein Brocken von der Größe eines Eisbergs in die See.

Die Wildheit der Insel brachte offenbar ein ähnlich gefährliches Wetter hervor. Aus irgendwelchen seltsamen meteorologischen Gründen stießen immer wieder wirbelsturmartige Fallwinde von den Felsen hinab und explodierten regelrecht, wenn sie auf das Wasser auftrafen und dabei die Wellen nahe der Küste zu einem Wirbel aus zerstäubtem Wasser und Schaum aufpeitschten. Hussey hielt sie für »Williwaws«, plötzlich aufkommende Sturmwinde, die typisch für die Küstengebiete in Polarregionen sind. Einer von diesen Winden hätte die *Docker* am Morgen zuvor beinahe zerstört.

Sie warteten den ganzen Tag auf die Rückkehr von Wild und seiner Mannschaft, aber als die Dunkelheit hereinbrach, war noch immer nichts von ihnen zu sehen. Die anderen Männer aßen zu Abend und legten sich schlafen, ließen aber die Feuerklappe des Blubber-Ofens offen und richteten ihn zum Meer aus, damit er als Leuchtfeuer dienen konnte. Sie waren gerade eingeschlafen, als der Wachtposten Rufe vom Meer hörte. Es war die zurückkehrende *Wills*. Alle standen eilig auf und gingen hinab zum Ufer. Wild lenkte die *Wills* durch die Wellenbrecher, und kurz darauf wurde sie auf den Strand gezogen.

Wild und seine fünf erschöpften Männer bestätigten, daß die Insel ein wahrhaft unwirtlicher Ort war. In den neun Stunden, in denen sie die Küste absuchten, hatten sie nur einen einzigen scheinbar sicheren Lagerplatz gefunden – einen relativ geschützten Strand von etwa 150 Metern Länge und dreißig Metern Breite, ungefähr sieben Meilen nach Westen die Küste hinunter. Wild berichtete, daß es dort eine ziemlich große Pinguinkolonie gab; außerdem hatten sie eine Reihe von Seehunden sowie ein paar See-Elefanten gesehen. Ein nahe gelegener Gletscher würde sie mit Eis zum Schmelzen versorgen.

Shackleton war zufrieden und verkündete, das Lager werde im Morgengrauen abgebrochen. Um 5 Uhr wurden die Männer geweckt und aßen im Licht des Blubber-Ofens ihr Frühstück. Der anbrechende Tag war klar und ruhig. Die Boote wurden zu Wasser gelassen und beladen, bis auf etwas Paraffin und zehn Kisten Schlittenration, die man in einer sehr hoch gelegenen Felsspalte verstaute, um das Gewicht in den Booten zu reduzieren. Diese Vorräte konnten, wenn nötig, später abgeholt werden. Die Flut stieg sehr langsam, so daß das Riff erst gegen 11 Uhr mit genügend Wasser bedeckt war, um ein Ablegen zu ermöglichen.

Um die *Wills* leichter zu machen, wurde Blackboro auf der *Caird* und Hudson auf der *Docker* untergebracht, und auf den ersten zwei Meilen machten die Boote recht gute Fahrt. Dann schienen die Elemente ohne jegliche Vorwarnung plötzlich Amok zu laufen. Der Wind schrie in ihren Ohren, und die See, die einen Augenblick zuvor noch ruhig vor ihnen gelegen hatte, wurde zu Schaum aufgepeitscht. Sie waren von einem dieser gewaltigen Fallwinde von den Klippen erfaßt worden. Das Ganze dauerte nur drei oder vier schreckliche Minuten, bevor es urplötzlich wieder endete. Aber es war die Ankündigung eines Wetterumschwungs, denn innerhalb einer Viertelstunde drehte der Wind von Süd auf Südwest, nahm rasch an Stärke zu und verwandelte sich von einer Brise in einen Sturm und schließlich in einen Hurrikan. Da sie an der Leeküste der Insel entlangfuhren, hätten die Boote eigentlich durch die sechshundert Meter hoch aufragenden Uferklippen gegen den Sturm geschützt sein müssen. Statt dessen saugten die Felsen den über sie hinwegfegenden Wind an, so daß er auf die Boote hinabpeitschte und die See zum Tosen brachte.

Nur wenn sie ganz dicht an der Küste blieben, würde es ihnen gelingen, nicht auf das offene Meer hinausgetrieben zu werden. An Backbord ragten die Felsen so steil auf, daß es aussah, als hingen sie über den Booten. Große grüne Wellen klatschten gegen die Klippen, und die Luft war von Gischt erfüllt. An Steuerbord wurde die See vom Wind zu einem Malstrom aufgewirbelt. Dazwischen lag ein schmaler Sicherheitskorridor, durch den die Boote vorwärts krochen – viel schneller konnte man ihre Fahrt kaum nennen. Kurz nach Mittag wechselten die Gezeiten, und die Strömung floß ihnen nun entgegen. Sie konnten ihr Vorwärtskommen mit Hilfe von Landmarken abschätzen, und manchmal schienen sie sich nur Zentimeter vorwärts zu bewegen oder sogar stillzustehen. Es war nicht daran zu

denken, die Segel zu setzen; sie konnten nur rudern. Die *Caird* besaß noch alle vier Riemen, aber die *Docker* und die *Wills* hatten jeweils nur noch drei.

Seit der Wind gedreht hatte, war die Temperatur stark gefallen und lag jetzt bei etwa fünfzehn Grad unter Null. Die Gischt vermischte sich mit Schnee und gefror an den Innenseiten der Boote und auf den Köpfen und Schultern der Männer zu einem breiigen Überzug. Beim Einladen der Vorräte hatte Greenstreet seine Fausthandschuhe ausgezogen und sie Clark gegeben, der sie festhalten sollte. Aber in der Eile des Aufbruchs, als die Flut günstig war, war Clark mit der *Caird* davongefahren, so daß Greenstreet in der *Docker* nichts besaß, womit er seine Hände beim Rudern schützen konnte. So zeigten sich bald die ersten Anzeichen von Erfrierungen. In den Handinnenflächen bildeten sich Blasen, in denen das Wasser ebenfalls gefror. Die Beulen schmerzten wie harte, ins Fleisch gedrückte Kieselsteine.

Kurz nach 13 Uhr, als sie die halbe Strecke zu ihrem neuen Lagerplatz zurückgelegt hatten, gelangten sie an einen turmhohen Felsen, der etwa eine Viertelmeile vor der Küste aus dem Wasser ragte. Die *Caird*, mit Wild am Steuer, und die *Wills* unter dem Kommando von Crean trafen die naheliegende Entscheidung, den Felsen landeinwärts zu umschiffen, aber Worsley beschloß in einem seiner unberechenbaren Impulse, außen um ihn herumzufahren. Die *Wills* und die *Caird* kämpften sich in Richtung Küste vor, während die *Docker* außer Sicht geriet.

Da sie den Felsen auf der Seeseite umfahren hatte, hatte sie sich zu weit aufs Meer hinausgewagt und wurde von der ganzen Heftigkeit des Windes erfaßt. Die Wasseroberfläche zerriß zu Schaum, und der Wind zerfetzte die Wellenkämme und trieb sie vor sich her. Worsley wußte sofort, daß er unklug gehandelt hatte, und riß die *Docker* wieder in Richtung Küste herum. »Legt euch in die Riemen«, rief er den Ruderern zu. Aber sie konnten sich mit Mühe gegen den Wind halten, und es war fragwürdig, wie lange sie selbst das noch durchhielten.

Plötzlich sprang Worsley auf und rief Greenstreet zu, er solle das Ruder übernehmen; dann ging er an Greenstreets Riemen. Worsley war frisch und ruderte in ungeheurem Tempo. Irgendwie gelang es Macklin und Kerr an den anderen beiden Rudern mitzuhalten, und langsam näherten sie sich Zentimeter um Zentimeter dem Felsen. Sie hatten gerade seinen Windschatten erreicht, als sie in den Sog der Wellen gerieten, die gegen die Steine schlugen. »Rückströmung! Rückströmung!« schrie Worsley.

Sie konnten sie abfangen – aber nur mit knapper Not. Dreimal wurde die *Docker* hochgerissen und auf die Felsen zugeschleudert, aber dann ließ der Wind vorübergehend nach, und sie kamen frei. Greenstreet ging wieder an seinen Riemen, und sie ruderten aufs Ufer zu.

Während des Kampfes war Macklin der rechte Fäustling von der Hand gerutscht, und jetzt sah er, daß seine ungeschützten Finger durch die Erfrierungen weiß wurden. Aber er wagte nicht, auch nur einen Augenblick mit dem Rudern aufzuhören, um sich den Handschuh anzuziehen.

Inzwischen war es nach 15 Uhr. Die *Caird* und die *Wills* hatten sicher anlanden können. Die Männer hatten zwei Seehunde, die am Strand lagen, getötet, um mit ihrem Tran ein Feuer anzuzünden. Shackleton stand am Ufer und hielt über die sturmgepeitschte See hinweg Ausschau nach der *Docker*. Schließlich tauchte hinter einer Landspitze ein Fleck im grauen Nebel auf. Es war die *Docker*, die sich mühsam gegen den Wind auf den Strand zubewegte. Als es ihr endlich zu gelingen schien, fegte plötzlich ein weiterer Sturmwind von den Klippen hinunter.

Erneut übernahm Worsley Greenstreets Platz an den Riemen, und dieses Mal steckte der alte McLeod den Stumpf eines geborstenen Riemens ins Wasser und versuchte, den anderen zu helfen. Und es half – gerade genug, um das Riff zu erreichen. Schnell übernahm Worsley das Ruder und steuerte das Boot durch die Felsen.

Als der Bug der *Docker* auf den Strand lief, schwang Greenstreet seine vor Kälte tauben Füße über die Bordwand und humpelte durch die Brandung ans Ufer. Er sah den Dampf, der von den gerade getöteten Seehunden aufstieg, stolperte darauf zu und steckte seine erfrorenen Hände in die blutwarmen Gedärme der Tiere.

Kapitel 2

Wieder einmal hatten sie festes Land unter den Füßen und waren in Sicherheit. Aber die wundersame Freude, die sie bei ihrer ersten Landung vor nur dreißig Stunden empfunden hatten, blieb jetzt aus. Sie erkannten, wie einer der Männer es ausdrückte, daß »Elephant Island nur geschmeichelt hatte, um zu täuschen«. Die Insel hatte ihnen ihr wahres Gesicht offenbart – es war ein häßlicher Anblick.

Zudem warf eine Begutachtung des neuen Lagerplatzes ernsthafte Zweifel darüber auf, ob es wirklich der Mühe wert gewesen war, den alten Platz zu verlassen. Es handelte sich um einen felsigen Strand von etwa 30 Metern Breite und 150 Metern Länge, der wie eine Zunge aus einem riesigen Gletscher hinausragte. Das Ufer stieg steil an und schien an seiner höchsten Stelle über dem Tidenstand zu liegen. Ansonsten war es vollkommen kahl. Außer an der Küstenlinie gab es nicht einmal einen Findling oder einen kleinen Felsen, der einen Mann vor dem Wind hätte schützen können.

»Man kann sich kaum einen ungastlicheren Ort vorstellen«, schrieb Macklin. »Die Böen wurden so stark, daß wir kaum gegen sie angehen konnten, und nirgends gab es eine windgeschützte Stelle oder einen Unterschlupf.« Als die Seeleute Zelt Nr. 4 aufstellten, fing sich der Wind in der Plane und riß das zerschlissene Material über einen Meter weit auf. Ein paar Minuten später wurde Zelt Nr. 5, das alte Kuppelzelt, von einer Windböe erfaßt und fast in Stücke gerissen. Die Männer versuchten gar nicht erst, die Zelte zu reparieren, denn inzwischen war es dunkel, und im Grunde kümmerte es sie auch nicht. So gut wie möglich breiteten sie die Zeltplanen aus und beschwerten sie mit Steinen. Dann rollten sie ihre Schlafsäcke aus, die während der Fahrt wieder naß geworden waren, krochen hinein und schliefen ein.

Die ganze Nacht hindurch heulte der Wind von den Bergen hinab. Er erfaßte die *Docker*, das schwerste der Boote, und riß es komplett herum. Während seiner Wache sah McIlroy hilflos zu, wie der Wind eine große Tasche mit zerlumpten alten Decken packte und sie aufs Meer hinaustrug. Die Männer, die auf dem Boden lagen und schliefen, waren bald von

Schneewehen bedeckt. Aber ab 4 Uhr schliefen alle auf dem Boden, da die Zelte wegzufliegen drohten und abgebaut werden mußten.

Der Schneesturm dauerte den ganzen nächsten Tag und die nächste Nacht über an. Kaum einer bewegte sich aus dem schwachen Schutz seines Schlafsacks, bis Shackleton um 11 Uhr den Befehl gab, alle sollten aufstehen und Seehunde fangen. Orde-Lees schrieb: »Der Schneesturm wurde sogar noch schlimmer. Es war unmöglich, sich dem Wind entgegenzustellen. Beim Atmen trieb er einem den Schnee in die Kehle und erstickte einen fast.« Insgesamt fanden die Männer etwa zweihundert Pinguine am Strand, von denen sie siebenundsiebzig erlegen konnten. »Sie mit unseren schon teilweise erfrorenen Händen zu häuten ist eine schmerzhafte Arbeit«, fuhr Orde-Lees fort, »denn die Hände in einem solchen Schneesturm nur wenige Minuten zu entblößen, führt fast unweigerlich zu Erfrierungen. Wir suchten Schutz, wo wir ihn finden konnten …, aber nur die Wärme der toten Pinguine rettete unsere Hände.«

Die Wolkendecke riß im Laufe der Nacht kurz auf, und die Silhouette der aufragenden Klippen hob sich gegen den sternenübersäten Himmel ab. Gegen Morgen setzte ein neuer Schneesturm ein, der aber bei weitem nicht so heftig war wie der letzte.

Der 20. April war ein aus einem einzigen Grund denkwürdiger Tag: Shackleton verkündete endlich offiziell, was alle so lange erwartet hatten. Unter seinem Kommando würde eine Mannschaft von fünf Männern in der *Caird* nach Südgeorgien segeln, um Hilfe zu holen. Sie würden losfahren, sobald die *Caird* hergerichtet und für die Reise mit Proviant versorgt war.

Die Neuigkeit bedeutete für niemanden eine Überraschung, und eine formelle Ankündigung war eigentlich unnötig. Schon lange bevor die Mannschaft Patience Camp verließ, hatten die Männer dieses Thema offen diskutiert. Welche Insel sie auch erreichen würden – sie wußten, daß eines der Boote sich aufmachen und für die gesamte Mannschaft Hilfe holen mußte. Selbst das Ziel, so unlogisch es auch auf der Karte erscheinen mochte, war zur Zufriedenheit aller festgelegt worden.

Es gab drei mögliche Ziele. Das nächstgelegene war Kap Horn, die Insel Tierra del Fuego – »Feuerland«, etwa 500 Meilen nach Nordwesten. Dann folgte die Siedlung Port Stanley auf den Falkland-Inseln, die ungefähr 550 Meilen nördlich lagen. Und schließlich die Insel Südgeorgien, etwas mehr

als 800 Meilen nordöstlich. Südgeorgien war zwar etwa 300 Meilen weiter entfernt als Kap Horn, aber aufgrund der Wetterbedingungen schien es die vernünftigste Wahl zu sein.

In der Drake-Passage herrscht meist eine östliche Strömung mit einer Geschwindigkeit von angeblich sechzig Meilen pro Tag, und fast unaufhörlich treiben Stürme in dieselbe Richtung. Kap Horn oder die Falkland-Inseln anzusteuern würde bedeuten, gegen den Wind und diese beiden kolossalen Kräfte ankämpfen zu müssen. Es war schon gefährlich genug, sich mit einem sieben Meter langen Boot in diese sturmgepeitschten Gewässer hinauszuwagen – geschweige denn, damit gegen den Wind zu segeln. Auf dem Weg nach Südgeorgien hingegen würden die vorherrschenden Winde, zumindest theoretisch, meist von achtern kommen.

All dies war wieder und wieder diskutiert worden. Und obwohl die Chancen der *Caird* gering waren, Südgeorgien tatsächlich zu erreichen, wollten viele der Männer unbedingt mitgenommen werden. Die Aussicht zurückzubleiben, zu warten, keine Gewißheit zu haben und möglicherweise auf dieser verhaßten Insel überwintern zu müssen erschien weit weniger verlockend.

Nach langen Diskussionen mit Wild mußte Shackleton entscheiden, wer mitfahren sollte, und gleichzeitig auch berücksichtigen, wer nicht zurückgelassen werden durfte. Worsley war unverzichtbar. Sie würden vielleicht tausend Meilen über den stürmischsten Ozean des Planeten segeln. Ihr Ziel war eine Insel, die an ihrem breitesten Punkt nur fünfundzwanzig Meilen maß. Ein offenes Boot über diese Entfernung unter Bedingungen zu steuern, die schon beim bloßen Gedanken erschreckend waren, und dann einen genauen Punkt auf der Karte zu treffen war eine Aufgabe, die selbst Worsleys Fähigkeiten als Navigator auf eine harte Probe stellen würde. Außer ihm entschied Shackleton sich für Crean, McNeish, Vincent und McCarthy.

Crean war ein zäher, robuster Seemann, der tat, was man ihm sagte. Außerdem konnte Shackleton nicht sicher sein, ob seine rauhe, taktlose Art für eine Zeit des untätigen und vielleicht langen Wartens geeignet war. McNeish war jetzt siebenundfünfzig Jahre alt und der Reise im Grunde nicht gewachsen. Aber sowohl Shackleton als auch Wild nahmen an, er sei

noch immer ein potentieller Unruhestifter, den man besser nicht zurücklassen sollte. Und wenn die *Caird* durch Eis beschädigt würde – eine keineswegs abwegige Möglichkeit –, konnte McNeish von unschätzbarem Wert sein. John Vincent hatte den gleichen Makel wie McNeish – seine Verträglichkeit unter schwierigen Bedingungen ließ zu wünschen übrig, und ein Zurückbleiben würde sich kaum positiv auf ihn auswirken. Allerdings hatte er sich seit der Abfahrt von Patience Camp gut benommen, und auch seine Körperkraft sprach eindeutig für ihn. Im Gegensatz zu ihm hatte Timothy McCarthy nie mit jemandem Streit gehabt und wurde von allen gemocht. Shackleton wählte ihn einfach deshalb, weil er ein erfahrener Seemann war und so stark wie ein Stier.

Sobald Shackleton die Entscheidung offiziell verkündet hatte, machten McNeish und Marston sich daran, die Planken zu entfernen, die zusätzlich an der *Docker* angebracht worden waren, um daraus eine Art Deck für die *Caird* zu bauen. Der Schneesturm machte die Arbeit zur Qual.

Die übrigen Männer versuchten, für ein gewisses Maß an Bequemlichkeit zu sorgen. Aus Packkisten, Steinen und Zeltplanen errichteten sie eine neue Schutzvorrichtung für die Kombüse. Wegen des Gesundheitszustands von Blackboro und Rickenson, der durch seinen Herzanfall noch immer geschwächt war, erlaubte Shackleton, die *Docker* aufzustellen, um einen Windschutz für die Insassen von Zelt Nr. 5 zu bilden. Die Männer taten, was sie konnten, um ihre Schutzvorrichtung wetterfest zu machen; sie verfugten sie an einer Seite mit Schnee und Schlamm und spannten auf der anderen Seite Decken, Mäntel und Stücke von Zeltplanen auf. Aber sie konnten nichts tun, um den Boden unter dem Boot zu trocknen – ein stinkender Schlamm aus geschmolzenem Schnee und Pinguin-Guano. Es war so unbehaglich, daß sie kaum schlafen konnten. Der Schneesturm hatte drei Tage und drei Nächte gewütet. Die Winde, deren Geschwindigkeit Hussey auf 120 Meilen pro Stunde schätzte, brachten staubartigen Schnee mit sich, der sich überall festsetzte – sogar in den Fußenden der Schlafsäcke, die seit der Fahrt in den Booten niemals auch nur angefangen hatten zu trocknen.

Die Stärke des Windes machte jeden Aufenthalt im Freien zu einer gefährlichen Angelegenheit. Von Zeit zu Zeit flogen kleine Eisbrocken durch die Luft, und einmal wurde ein großer Kochtopf aus der Kombüse gefegt und fast außer Sichtweite davongetragen, bevor er ins Meer fiel. Die Vordeckmatrosen verloren ihren Suppentopf, als sie ihn einen Augenblick

lang auf einem Fels abstellten; er verschwand einfach. Ein anderes Mal breitete McLeod seinen Burberry-Parka zum Trocknen aus und legte zwei Steine darauf, »so groß wie sein Kopf«. Als er sich kurz umdrehte, blies der Wind die Steine fort und riß den Parka mit sich. Einigen Männern wurden die Fäustlinge von den Händen gezerrt. Obwohl man eine Leinwand über die aufgetürmten Vorräte gespannt und mit einem Kreis aus großen Steinen festgemacht hatte, schien der Wind darunter zu greifen und kleine Gegenstände zu stibitzen.

Trotz dieser widrigen Umstände wurde die Arbeit an der *Caird* am nächsten Tag fortgesetzt. McNeish, Marston und McLeod befestigten die Kufen eines zerlegten Schlittens über der Oberseite des Bootes, um einen Rahmen für ein Deck zu schaffen. Darüber nagelten sie Sperrholzstücke von den Vorratskisten fest, während andere Männer damit beschäftigt waren, eine Art Leinwandabdeckung anzufertigen. Der Großmast der *Docker* wurde abgeschlagen und innen am Kiel der *Caird* festgebunden, damit sie bei schlechtem Wetter nicht auseinanderbrach.

In regelmäßigen Abständen kletterte Worsley auf einen großen, über vier Meter hohen Felsen in der Nähe der Pinguinkolonie, um die Eisformation zu begutachten. Vor der Küste lag ein schmaler Gürtel aus zerbrochenen Eisschollen, der jedoch nicht zu dick zu sein schien, um ihn zu durchqueren. Trotzdem bereitete das anhaltend schlechte Wetter Worsley große Sorgen, da es ihn daran hinderte, eine Peilung zur Überprüfung seines einzigen noch übrigen Chronometers vorzunehmen. Ohne eine Peilung blieb ihnen nur die Hoffnung, daß der Chronometer exakt funktionierte.

Greenstreets Frostbeulen an den Händen waren ein wenig zurückgegangen, und er und Bakewell erhielten die Aufgabe, die *Caird* mit Ballast zu beladen. Gemeinsam füllten sie Kies in Baumwollsäcke, etwa hundert Pfund in jeden Sack. Die Baumwollaken waren gefroren, und sie mußten sie Zentimeter für Zentimeter über dem Blubber-Ofen auftauen. Die Hitze und die rauhen Steine sorgten dafür, daß die Frostbeulen an Greenstreets Händen aufplatzten und dann bluteten.

Es gab noch andere bedeutende Vorbereitungen für die Fahrt. Hurley überredete Shackleton, folgenden Brief in Hurleys Tagebuch zu unterzeichnen:

21. April 1916

An den, den es betreffen mag, namentlich die Erbschaftsverwalter. Die folgenden Anweisungen tragen meine Unterschrift.

Für den Fall, daß ich die Schiffsreise nach Südgeorgien nicht überleben sollte, übertrage ich hiermit Frank Hurley die volle Verantwortung für die Verwertung aller Filme und photographischen Reproduktionen aller Filme und Negative, die auf dieser Expedition entstanden. Besagte Filme und Negative gehen nach ordnungsgemäßer Verwertung in den Besitz von Frank Hurley über. Die Gelder zur Bezahlung meiner Erbschaftsverwalter sind in dem Vertrag festgelegt, der zu Beginn der Expedition verfaßt wurde. Die Verwertung erlischt nach achtzehn Monaten vom Datum der ersten öffentlichen Ausstellung an.

Mein großes Fernglas vermache ich Frank Hurley.

E.H. Shackleton

JOHN VINCENT (Zeuge)

Am nächsten Tag nahm der Schneesturm an Heftigkeit zu. Einige Männer erlitten durch herumfliegende Eis- und Felsbrocken Schnittverletzungen im Gesicht. Nur die einfachsten Essenszubereitungen waren möglich, und die Männer verbrachten den ganzen Tag in ihren Schlafsäcken. Wild befürchtete, wenn die Bedingungen sich nicht bald besserten, würden einige der schwächeren Männer nicht lange überleben. Und Shackleton traf sich heimlich mit Macklin, um ihn zu fragen, wie lange die zurückbleibenden Männer seiner Meinung nach solche Bedingungen ertragen konnten. Macklin veranschlagte rund einen Monat. Zum Glück ließ der Wind in der Nacht deutlich nach, aber dafür setzten heftige Schneefälle ein, und die Temperatur fiel drastisch. Am Morgen arbeitete McNeish weiter an der *Caird*. Nur noch das Behelfsdeck aus Leinwand mußte fertiggestellt werden. Alf Cheetham und Timothy McCarthy sollten die Leinwandstücke zusammennähen, aber es war so schneidend kalt, daß sie die Nadel bei jedem Stich mit einer Zange durch das Tuch ziehen mußten.

Gleichzeitig wurden Vorkehrungen für das Wohlergehen der zurückbleibenden Männer getroffen. Eine Zeitlang wollte man Hütten aus Steinen bauen; alle verfügbaren Steine jedoch waren von den Wellen fast

rund geschliffen worden, und da es nichts gab, was man als Zement benutzten konnte, mußte dieser Plan aufgegeben werden. Statt dessen begannen einige Männer mit Hacken und Schaufeln, an der Spitze der Landzunge eine Höhle in die Gletscherwand zu schlagen. Aber das Eis war steinhart, so daß die Arbeit nur sehr langsam voranging.

Shackleton verbrachte den Tag damit, die verschiedenen Aktivitäten des Tages zu überwachen. Er sah, daß die *Caird* fast fertig war, und gab bekannt, er wolle in See stechen, sobald das Wetter es zuließ. Als es Abend wurde und das Wetter verheißungsvoller aussah, wies Shackleton Orde-Lees und Vincent an, Eis zu schmelzen, um zwei Wasserfässer zu füllen, die an Bord der *Caird* gebracht werden sollten. Sie bemühten sich nach Kräften, Süßwassereis am Gletscher zu finden, aber dort war alles von festgefrorener Salzwassergischt überzogen. Als sie fertig waren, brachte Orde-Lees eine Probe des geschmolzenen Wassers zu Shackleton. Er kostete es, bemerkte den leicht salzigen Geschmack, sagte aber, es werde gehen.

Bis tief in die Nacht sprach Shackleton mit Wild über Hunderte verschiedener Einzelheiten – von Fragen der Tabakrationierung bis zu den Dingen, die zu tun waren, falls es einer Rettungsmannschaft nicht gelingen sollte, sie innerhalb eines angemessenen Zeitraums zu erreichen. Als es nichts mehr zu besprechen gab, schrieb Shackleton einen Brief in sein Logbuch, den er Wild übergab:

23. April 1916, Elephant Island

Geschätzter Herr,
in dem Falle, daß ich die Überfahrt nach Südgeorgien nicht überleben sollte, werden Sie Ihr Bestes geben, um die Mannschaft zu retten. Von dem Zeitpunkt an, da das Boot die Insel verläßt, haben Sie das Kommando, und alle Männer unterstehen Ihrem Befehl. Bei Ihrer Rückkehr nach England werden Sie sich mit dem Komitee in Verbindung setzen. Ich möchte, daß Sie, Lees und Hurley das Buch schreiben. Sie vertreten meine Interessen. In einem weiteren Brief finden Sie die vereinbarten Bedingungen für Vorträge, die Sie in England, Großbritannien und auf dem Kontinent halten werden. Hurley in den USA. Ich habe und hatte immer vollstes Vertrauen zu Ihnen. Möge Gott Ihr Werk und Ihr Leben segnen. Sie dürfen meiner Familie meine herzlichsten Grüße überbringen und ihr sagen, daß ich sie liebe und daß ich mein Bestes gegeben habe.

Ihr ergebener
E.H. Shackleton

FRANK WILD

Kapitel 3

Im Laufe der Nacht achteten die wechselnden Wachen genau auf eine Wetterveränderung, die in den ersten Morgenstunden auch eintrat. Der Wind ließ deutlich nach. Sofort wurde Shackleton unterrichtet, und er befahl, daß alle Männer beim ersten Tageslicht zur Stelle sein sollten. Sie wurden kurz vor 6 Uhr geweckt.

McNeish legte letzte Hand an das Leinwanddeck der *Caird*, während Green und Orde-Lees aus etwas Blubber Tranöl herstellten, das auf die See gegossen werden sollte, falls sie in sehr schlechtem Wetter beidrehen mußten. Andere stellten Vorräte und Ausrüstung für das Boot zusammen.

Die Mannschaft der *Caird* nahm Vorräte für sechs Wochen mit, die aus drei Kisten der sorgsam aufbewahrten Schlittenration, zwei Kisten Nußpaste, Zwieback, Milchpulver und Brühwürfeln für die Zubereitung von heißen Getränken bestanden. Gekocht werden sollte auf einem Primuskocher, von denen man zwei Stück mitnahm, wobei einer als Reserve gedacht war. Alles, was an zusätzlicher Kleidung gefunden werden konnte – wie etwa Socken oder Fausthandschuhe –, wurde herbeigeholt, zusammen mit den sechs Schlafsäcken aus Rentierfell.

An Ausrüstung nahm die *Caird* mit: ein Fernglas, einen Kompaß, einen kleinen Medizinkoffer, der ursprünglich für eine Schlittenmannschaft zusammengestellt worden war, vier Ruder, eine große Schöpfkelle, die Pumpe, die Hurley gebaut hatte, eine Schrotflinte und einige Patronen, einen Treibanker und eine Angelschnur sowie ein paar Kerzen und Streichhölzer. Worsley hatte alle verfügbaren Navigationshilfen eingepackt: Er nahm seinen eigenen Sextanten mit auf die Reise sowie einen anderen, der Hudson gehörte, dazu die notwendigen Navigationstabellen und -karten. Noch immer trug er seinen einzigen Chronometer an einer Kette um den Hals. Von den vierundzwanzig, die sich bei ihrer Abfahrt von England an Bord der *Endurance* befunden hatten, hatte nur dieser eine überlebt.

Es wurde ein Abschiedsfrühstück zubereitet, bei dem Shackleton pro Mann zwei Zwieback extra und ein Viertelpfund Marmelade erlaubte. Die meisten Männer standen herum und machten Witze. McCarthy wurde von

den anderen Vordeckmatrosen ermahnt, darauf zu achten, daß seine Füße während der Fahrt trocken blieben. Worsley trug man auf, er solle nicht soviel essen, wenn er die Zivilisation erreichte, und Crean wurde das Versprechen abgenommen, daß er ein paar Mädchen für den Rest der Mannschaft übrigließ, nachdem sie gerettet worden waren. Aber die Spannung, die in der Luft lag, war fast mit Händen zu greifen: Beide Gruppen wußten, daß sie einander vielleicht nie mehr wiedersehen würden.

Kurz nach dem Frühstück kam die Sonne heraus. Worsley griff sich seinen Sextanten und nahm schnell eine Peilung vor, die ergab, daß sein Chronometer recht exakt funktionierte. Es schien ein gutes Omen zu sein.

Gegen 9 Uhr ging Shackleton mit Worsley zum Aussichtspunkt hinauf, um die Eisbedingungen vor der Küste zu begutachten. Sie sahen einen Streifen aus Eisschollen, der in etwa sechs Meilen Entfernung parallel zur Küste verlief, aber es gab eine Öffnung, durch die die *Caird* mit Leichtigkeit hindurchfahren konnte. Daraufhin kehrten sie zum Lager zurück und erfuhren, daß McNeish fertig und das Boot bereit war.

Unter den gegebenen Umständen hatte McNeish großartige Arbeit geleistet. Bis auf einen etwa 1,20 Meter langen und sechzig Zentimeter breiten Eingang am Heck war das gesamte Boot mit Leinwand überdeckt. Jochleinen verliefen wie Zügel nach hinten zur Ruderpinne. Dem äußeren Anschein nach sah das Schiff seetüchtig aus.

Die ganze Besatzung half, die *Caird* zu Wasser zu bringen. Sie lag mit dem Heck zum Meer, während eine lange Leine an ihrem Bug festgemacht wurde. Die Männer versuchten, sie vom Strand zu schieben, aber der schwere Lavasand hielt sie am Ufer fest. Marston, Greenstreet, Orde-Lees und Kerr wateten bis zu den Knien in die eisige Brandung und versuchten das Boot freizuschaukeln, während der Rest der Männer schob. Aber es bewegte sich noch immer nicht. Dann bemühte sich Wild, die *Caird* mit Hilfe eines Riemens als Hebel freizustemmen, während alle anderen weiterhin schoben. Aber der Riemen zerbrach, und das Boot steckte genauso fest wie zuvor. Bis auf Shackleton sprang die Crew der *Caird* in der Hoffnung an Bord, sich mit den anderen Rudern abstoßen zu können; während sie damit beschäftigt waren, brach sich eine große Welle am Strand, und in ihrer Rückströmung glitt das Boot in tieferes Wasser.

Aber als sie endlich flott war, machte das Gewicht der auf der Abdeckung stehenden Männer die *Caird* topplastig, so daß sie beinahe kenterte, und

Vincent und McNeish wurden ins Wasser geschleudert. Beide Männer kamen wild fluchend an den Strand zurück; Vincent tauschte mit How ein halbwegs trockenes Unterhemd und die Hose, aber McNeish weigerte sich, mit irgend jemand die Kleider zu tauschen, und kletterte wieder an Bord.

Dann wurde die *Caird* hinaus hinter das Riff gerudert und wartete am Ende ihrer Bugleine, während man die *Wills* zu Wasser ließ und mit etwa einer halben Tonne Ballast belud. Anschließend ruderten einige Männer die Ladung hinaus und beluden die *Caird*, und bei ihrer zweiten Fahrt brachte die *Wills* eine weitere Vierteltonne Ballastsäcke sowie zusätzliche 500 Pfund großer Steine hinaus.

Shackleton war jetzt zur Abfahrt bereit. Er hatte ein letztes Mal mit Wild gesprochen, und die beiden schüttelten sich die Hände. Zuerst wurden die Vorräte auf die *Wills* gebracht, dann gingen Shackleton und Vincent an Bord und wurden hinausgerudert.

»Viel Glück, Boß«, riefen ihm die Männer am Ufer nach. Shackleton drehte sich um und winkte kurz.

Als sie die *Caird* erreichten, sprangen Shackleton und Vincent an Bord, und schnell wurden die Vorräte hinübergereicht.

Dann kehrte die *Wills* zurück, um ihre letzte Ladung zu transportieren – zwei Fässer mit je siebzig Litern Wasser sowie mehrere große Eisstücke, die zusammen etwa 125 Pfund wogen und als Ergänzung des Wasservorrats dienen sollten. Wegen ihres Gewichts waren die Fässer fest hinten an der *Wills* vertäut. Aber in dem Augenblick, als sie das Riff überquerte, erhob sich unter ihr eine große Woge und riß sie mit der Breitseite in die Brandung. Sie schaffte es durch die Wellen, aber eines der Fässer hatte sich losgerissen und trieb auf den Strand zu. Die *Wills* lieferte schnell ihre Ladung ab und verfolgte dann das umhertreibende Wasserfaß. Kurz bevor es an den Strand gespült wurde, griff sie es auf und brachte es hinaus zur *Caird*.

Einige Minuten lagen die Boote nebeneinander und schaukelten heftig. Shackleton wollte so schnell wie möglich fortkommen und gab Anweisungen, den Ballast und die Ausrüstung rasch zu verstauen. Schließlich lehnten sich die beiden Crews über die Reling und schüttelten einander die Hände. Wieder wurden ein paar nervöse Scherze gemacht; dann legte die *Wills* ab und kehrte zum Strand zurück.

Es war erst 13.30 Uhr. Die drei kleinen Segel der *Caird* wurden gehißt, dann sahen die Männer an der Küste, daß McCarthy im Bug das Signal zum Kappen der Bugleine gab. Wild machte sie los, und McCarthy holte sie ein. Die Männer am Strand ließen ein dreifaches Hurra ertönen und hörten über die heranrollenden Wellenbrecher hinweg drei gedämpfte Rufe als Antwort.

Die Segel der *Caird* blähten sich im Wind, an der Ruderpinne ging Worsley auf Kurs Richtung Norden.

»Sie machten erstaunliche Fahrt für ein so kleines Boot«, berichtete Orde-Lees. »Wir sahen ihnen nach, bis sie außer Sichtweite waren, was nicht lange dauerte, denn ein so winziges Boot ist auf dem großen, tosenden Ozean schnell verschwunden; als es in die Wellentäler eintauchte, verschwand es endgültig, mit Segel und allem.«

Kapitel 4

Für die zweiundzwanzig Männer, deren Gesichter sich wieder dem Land zuwandten, war die Aufregung vorüber, und die Geduldsprobe hatte begonnen. Sie waren fast vollkommen hilflos, und sie wußten es. Die *Caird* war davongesegelt und hatte das Beste von allem, was sie besaßen, mitgenommen.

Nach einer Weile zogen sie die *Wills* höher den Strand hinauf, drehten sie dann um und kletterten darunter. »Als wir dort saßen, zusammengedrängt, verkrampft und naß«, schrieb Macklin, »fragten wir uns, wie wir den kommenden Monat überstehen sollten, was die … kürzeste Zeit war, nach der wir Hilfe erwarten durften«. Und dies, so gestand er, war eine »sehr optimistische« Erwartung, die sich auf ein halbes Dutzend Annahmen stützte – von denen die erste lautete, daß die *Caird* tatsächlich durchkommen würde.

In dieser Hinsicht zeigten die Zurückgebliebenen, zumindest nach außen hin, ein Gefühl der Zuversicht. Aber was hätten sie sonst empfinden sollen? Jede andere Haltung wäre einem Eingeständnis ihres Untergangs gleichgekommen. Egal, wie eine Sache steht – niemand setzt seine letzte Überlebenshoffnung auf etwas und erwartet dann, daß es scheitern wird.

Das Abendessen wurde früh eingenommen, und die Männer legten sich fast sofort danach schlafen. Als sie aufwachten, erwartete sie ein eisiger und stürmischer Tag, der zur Hälfte Nebel und zur Hälfte Schnee brachte. Das schlechte Wetter ließ den Bau einer behelfsmäßigen Schutzhütte als immer dringlicher erscheinen. Also machten sich alle Mann daran, die Eishöhle in der Gletscherwand weiter auszuhacken. Sie arbeiteten die nächsten drei Tage hindurch; aber am Morgen des 28. April, vier Tage nach der Abfahrt der *Caird*, wurde deutlich, daß man das Vorhaben aufgeben mußte. Immer wenn sie sich in der Höhle aufhielten – die mittlerweile mehreren Männern Platz bot –, brachte ihre Körpertemperatur die Innenwände zum Schmelzen, so daß Wasser an ihnen herablief und über den Boden floß.

Es blieb nur noch eine Möglichkeit – die Boote. Greenstreet und Marston schlugen vor, sie umzudrehen und als Dach einer »Hütte« zu verwenden.

Wild stimmte dem Vorschlag zu. Dann begannen die Männer, Steine für ein Fundament zu sammeln – eine anstrengende Quälerei. »Wir alle waren so lächerlich schwach«, schrieb Orde-Lees. »Steine, die wir sonst mit Leichtigkeit hätten heben können, überstiegen unsere Kräfte, und wir mußten einige Exemplare zu zweit oder dritt tragen, die ansonsten die Last eines Mannes gewesen wären … Unsere Schwäche läßt sich am besten mit der vergleichen, die man spürt, wenn man nach einer langen Krankheit zum ersten Mal wieder aufsteht.«

Leider lagen die am besten geeigneten Steine an der seewärts gelegenen Seite der Insel, was bedeutete, daß sie fast 150 Meter zu dem für die Hütte vorgesehenen Platz getragen werden mußten. Als die Mauern des Fundaments etwa 1,20 Meter hoch waren, wurden die Boote Seite an Seite darauf gelegt. Es dauerte über eine Stunde, die Wand an manchen Stellen ein wenig zu erhöhen und an anderer Stelle ein wenig abzuflachen. Das wenige übriggebliebene Holz wurde von Kiel zu Kiel quer auf den umgedrehten Booten befestigt, danach spannte man ein Zelt über die Konstruktion; zusätzlich verankerte man an jeder Seite Seile, die als Abspannleinen dienten. Zum Schluß wurde das Fundament so gut wie möglich mit Zeltplane verkleidet, damit der Wind nicht zwischen den Steinen hindurchwehen konnte. An der landeinwärts gelegenen Seite diente eine Lücke in der Grundmauer als Eingang, über dem zwei übereinandergelegte Decken befestigt waren, um Nässe und Wind abzuhalten.

Schließlich erklärte Wild die Hütte für bezugsfertig. Die Männer nahmen ihre durchnäßten Schlafsäcke und krochen ins Innere. Sie konnten sich einen Platz aussuchen, und einige der Männer kletterten sofort in das obere Stockwerk, das durch die umgedrehten Bänke der Boote gebildet wurde. Andere legten sich auf den Boden, je nachdem, wo es ihnen am gemütlichsten, trockensten oder wärmsten erschien. Um 16.45 Uhr gab es Abendessen, und sofort danach krochen die Männer wieder in ihre Schlafsäcke. In den ersten Stunden schliefen sie erschöpft und traumlos. Aber kurz nach Mitternacht kam ein neuer Schneesturm auf, ab da schliefen sie unruhig bis zum Morgen. Der Sturm peitschte von den Gipfeln im Inneren der Insel auf die Hütte herab, wobei es schien, als würde jeder neue Windstoß die Boote aus ihrem Fundament reißen. Dabei drang der Sturm in jede Ritze und blies durch tausend winzige Öffnungen Schnee ins Innere. Aber als der Morgen anbrach, stand die Hütte noch immer.

»Es war ein elender Morgen«, schrieb Macklin. »Alles war tief eingeschneit, die Stiefel so steif gefroren, daß wir sie erst auftauen mußten, bevor wir sie anziehen konnten, kein warmes oder trockenes Paar Handschuhe mehr zu finden. Ich glaube, ich verbrachte an diesem Morgen die unglücklichste Stunde meines Lebens – alles wirkte völlig hoffnungslos, und das Schicksal schien absolut darauf aus, all unser Trachten zu vereiteln. Die Männer saßen da und fluchten vor sich hin, nicht laut, aber mit einem Nachdruck, der ihren Haß auf diese Insel, auf der sie Zuflucht gesucht hatten, deutlich machte.«

Aber wenn sie überleben wollten, gab es genug zu tun. Trotz der Kälte und des Windes, der manchmal so kräftig blies, daß sie sich ins Innere begeben mußten, bis die Stürme vorüber waren, versuchten sie, die Hütte sicherer zu machen. Einige der Männer richteten die Zeltplanen über dem Dach und zogen die Spannleinen strammer. Andere steckten Stücke alter Decken rings herum in das Fundament oder dichteten es mit nassem Sand vom Strand ab.

Aber auch in der folgenden Nacht tobte ein Schneesturm. Und wieder drang Schnee ein, wenn auch bei weitem nicht so viel wie in der Nacht zuvor. Am Morgen des 30. April gaben James, Hudson und Hurley, die versucht hatten, in ihrem Zelt zu schlafen, auf und zogen zu den anderen in die Hütte. Hurley schrieb: »Das Leben hier ohne Hütte und Ausrüstung ist fast unerträglich.« Aber nach und nach dichteten sie die vom Wind bloßgelegten Öffnungen der Hütte ab, so daß sie jeden Tag ein wenig wohnlicher wurde.

Die Männer versuchten, ihre Mahlzeit im Inneren der Hütte zu kochen, aber nach zwei Tagen konnte Green vor lauter Rauch nichts mehr sehen und mußte vorübergehend durch Hurley ersetzt werden. Sie lösten das Rauchproblem weitgehend, indem sie im Dach zwischen den beiden Booten einen Schornstein einbauten. Aber häufig brauste ein launenhafter Wind den Kamin herab und stieß Massen dicken, undurchdringlichen Rauchs in die Hütte, der die Luft so sehr verpestete, daß die Männer halberstickt und mit tränenden Augen ins Freie stürzen mußten.

Tagsüber drang genügend Licht durch das Zeltdach, so daß die Männer sich frei bewegen konnten, aber bereits lange vor Einbruch der Dunkelheit wurde es in der Hütte zu dämmrig, um noch etwas zu sehen. Marston und Hurley experimentierten herum, füllten kleine Dosen mit Tranöl und

hängten Verbandszeug als Docht über den Rand, so daß eine schwache Flamme entstand, bei der ein Mann lesen konnte, wenn er sich nahe genug davor setzte. Dank solcher Verbesserungen vergrößerten sie den relativen Komfort der Hütte.

Am 2. Mai, acht Tage nach der Abfahrt der *Caird* und über zwei Wochen nach ihrer Ankunft auf der Insel, kam zum ersten Mal die Sonne heraus. Die Männer brachten schnell ihre Schlafsäcke nach draußen und breiteten sie zum Trocknen aus. Auch am 3. und 4. Mai blieb das Wetter klar. Aber selbst nach drei Tagen Sonnenschein trockneten die Schlafsäcke nicht vollständig durch, obwohl der Unterschied deutlich spürbar war. »… wir sind schon viel trockener, als wir es jemals erwartet hätten«, schrieb James.

Es gab ausführliche Debatten darüber, wie lange die *Caird* brauchen würde, um Südgeorgien zu erreichen, und wie lange es dann noch dauern würde, bis ein Rettungsschiff eintraf. Die Optimisten meinten, daß sie ab dem 12. Mai, also in einer Woche, vielleicht schon ein Schiff zu sehen bekämen. Die Vorsichtigeren unter den Männern sagten, man könne frühestens ab dem 1. Juni an eine Rettung denken. Aber im Grunde ging es wieder einmal darum, die Hoffnung nicht zu stark aufkeimen zu lassen. Schon am 8. Mai – lange bevor sie erwarten konnten, daß überhaupt etwas passierte – machten sich bereits alle Sorgen, ob die Eisbedingungen rund um die Insel ein Rettungsschiff vielleicht an einer Landung hindern könnten.

Die Sorge schien durchaus begründet. Der Monat Mai – das Äquivalent zum November in der nördlichen Hemisphäre – war bereits zu einem Viertel vorüber, und in ein paar Wochen, vielleicht schon in ein paar Tagen würde der Winter einbrechen. Dann mußte damit gerechnet werden, daß die Insel völlig vom Eis eingeschlossen wurde und damit jeder Versuch, sich mit einem Schiff dem Strand zu nähern, zum Scheitern verurteilt war. Am 12. Mai schrieb Macklin: »Wind aus Ost. Glaube, daß sich in der Bucht wieder Packeis bildet – wir wollen nicht, daß es gerade jetzt passiert, wo täglich Hoffnung auf das Rettungsschiff besteht.«

Ständig gab es etwas zu tun – aber bei der Arbeit schauten die Männer stets mit einem Auge auf das Meer hinaus. Es mußten Pinguine und ab und zu ein Seehund gejagt und Eis zum Schmelzen gesammelt werden. Die Männer verbrachten viele Stunden damit, Schwarzgesicht-Scheidenschnäbel zu fangen – kleine, taubenartige Aasfresser, die um den Fleischberg

herumschwirrten. Ein Ruder wurde als Fahnenmast benutzt und auf den höchsten erreichbaren Punkt gestellt. Von dort flatterte der Wimpel des Royal Yacht Club als Signal für das ersehnte Schiff im Wind.

Macklin und McIlroy kümmerten sich um die Patienten. Kerr bekam schlimme Zahnschmerzen, und Macklin mußte ihm den Zahn ziehen. »Ich muß wie ein schäbiger Quacksalber von einem Zahnarzt ausgesehen haben«, schrieb Macklin. »Kein großer Komfort hier – ›Heraustreten und den Mund aufmachen‹ – kein Kokain oder Betäubungsmittel.«

Wordies Hand entzündete sich, und Holness plagte ein Gerstenkorn. Rickenson erholte sich zwar langsam von dem Herzanfall, den er am Tag ihrer Landung erlitten hatte, aber die Salzwassergeschwüre an seinen Handgelenken wollten einfach nicht abheilen. Und auch Greenstreet war an seinen Schlafsack gefesselt, da sich der Zustand seiner Füße, an denen er sich in den Booten Erfrierungen zugezogen hatte, nicht verbesserte.

Hudson schien es besonders schlimm getroffen zu haben. Seine Hände zeigten eindeutig Zeichen der Besserung, aber an seiner linken Gesäßhälfte hatte sich ein sehr großer und äußerst schmerzhafter Abszeß gebildet. Auch geistig zeigten sich bei ihm noch deutlich die Narben der Bootsfahrt. Oft lag er stundenlang apathisch in seinem Schlafsack, sprach kein Wort und schien sich nicht für das zu interessieren, was um ihn herum vorging.

Am besorgniserregendsten war jedoch Blackboros Zustand. Sein rechter Fuß schien sich zu erholen, und es bestand sogar die Hoffnung, daß er gerettet werden konnte. Aber die Zehen seines linken Fußes waren brandig geworden. McIlroy, der sich um ihn kümmerte, wollte in erster Linie verhindern, daß sich an den befallenen Stellen ein sogenannter »nasser Brand« entwickelte, bei dem das abgestorbene Fleisch weich bleibt und die Infektion sich leicht auf andere Teile des Körpers ausbreiten kann. Bei einem trockenen Brand werden die Stellen schwarz und spröde. Mit der Zeit baut der Körper eine Art Barriere auf, die das lebende vom toten Gewebe trennt und so die Gefahr einer Infektion deutlich verringert. McIlroy sorgte dafür, daß Blackboros Fuß trocken blieb, damit eine klare Trennung im Gewebe entstand und er operieren konnte.

Während die Tage vergingen, verfielen sie immer mehr in die Routine ihres Daseins. Jeden Abend vor dem Essen warfen sie einen letzten, langen Blick auf das Meer hinaus, um sich zu vergewissern, daß sie die dunkle Form eines Schiffes oder eine Andeutung von Rauch am Horizont nicht

übersehen hatten. Wenn sie überzeugt waren, daß sich kein Rettungsschiff in Sichtweite befand, gingen sie zum Abendessen in die Hütte.

Danach spielte Hussey häufig eine Weile Banjo. Aber die kurze Zeit am Abend, bevor die Tranlampen gelöscht wurden, diente meist der Unterhaltung. Fast alles war Gegenstand eines Gesprächs oder einer Debatte; aber ihre Rettung blieb das alles beherrschende Thema – dicht gefolgt vom Essen.

Marston besaß ein *Penny Cookbook*, das sich großer Beliebtheit erfreute. Jeden Abend lieh er es der einen oder anderen Gruppe von Männern, die sich darüber hockten und das Festmahl planten, das sie bei ihrer Heimkehr genießen würden. Orde-Lees schrieb eines Abends: »Wir wollen wie koreanische Babys mit einem großen Holzlöffel gefüttert werden und mit der Rückseite des Löffels den Bauch geklopft bekommen, damit noch ein bißchen mehr hineinpaßt als üblich. Kurz, wir wollen überfüttert werden, maßlos überfüttert, ja, außergewöhnlich maßlos überfüttert mit nichts als Porridge, Zucker, Pudding aus schwarzen Johannisbeeren und Äpfeln und Sahne, Kuchen, Milch, Eiern, Marmelade, Honig, Brot und Butter, bis wir platzen – und denjenigen, der uns Fleisch anbietet, werden wir erschießen. So lange wir leben, wollen wir kein Fleisch mehr sehen oder davon hören.«

Am 17. Mai führte McIlroy in der Hütte eine Umfrage durch; jeder sollte sagen, was er haben wollte, falls er sich ein Gericht aussuchen könnte. Die Ergebnisse zeigten, daß Orde-Lees recht hatte – der Appetit auf Süßspeisen war fast einhellig, und je süßer, desto besser. Hier eine Auswahl:

Clark	Devonshire-Knödel mit Sahne
James	Siruppudding
McIlroy	Konfitürepudding und Devonshire Cream
Rickenson	Brombeer- und Apfelkuchen mit Sahne
Wild	Apfelpudding mit Sahne
Hussey	Porridge, Zucker und Sahne
Green	Apfelknödel
Greenstreet	Weihnachtspudding
Kerr	Mehlkloß mit Sirup

Es gab jedoch auch ein paar Männer, die sich etwas anderes als Süßspeisen wünschten:

Macklin	Rühreier auf Toast
Bakewell	Schweinebraten mit Bohnen
Cheetham	Schweinebraten, Apfelmus, Kartoffeln und weiße Rüben

Und Blackboro wollte einfach nur Brot und Butter.

Green erfreute sich als Gesprächspartner größter Beliebtheit, da er einmal als Konditor gearbeitet hatte. Die Männer schienen niemals müde zu werden, ihn danach zu fragen – besonders, ob er bei der Arbeit so viel essen durfte, wie er wollte.

Eines Nachts hörte Hurley in seinem Schlafsack, wie Wild und McIlroy übers Essen sprachen.

»Magst du Krapfen?« fragte Wild.

»Und wie«, antwortete McIlroy.

»Sind verdammt einfach zu machen«, sagte Wild. »Ich mag sie kalt, mit ein wenig Marmelade.«

»Nicht schlecht«, sagte McIlroy, »aber wie wär's mit einem großen Omelett?«

»Auch nicht zu verachten.«

Später belauschte Hurley eine Unterhaltung zwischen zwei Matrosen »über eine großartige Mischung aus Haschee, Apfelsauce, Bier und Käse«. Dann geriet Marston, der sich auf sein Kochbuch berief, mit Green in eine hitzige Debatte darüber, ob Semmelbrösel die Grundlage aller Puddings sein sollten.

Sie hielten sich durch die verschiedensten Dinge bei Laune – meist, indem sie sich ihren Träumen hingaben. Aber die immer kürzeren Stunden des Tageslichts erinnerten sie an das Herannahen des Winters. Die Sonne ging jetzt kurz nach 9 Uhr auf und gegen 15 Uhr wieder unter. Da sie sich über 300 Meilen nördlich des südlichen Polarkreises befanden, würde die

Sonne jedoch nicht vollkommen verschwinden. Aber die Temperaturen fielen zunehmend.

Macklin schrieb am 22. Mai: »Die Landschaft hier hat sich völlig verändert – alles ist vom Schnee bedeckt, und zu beiden Seiten der Landzunge hat sich ein breiter Eisgürtel gebildet. In den letzten Tagen ist Eis hereingekommen, und dichtes Packeis erstreckt sich in alle Richtungen, soweit das Auge sehen kann, so daß die Aussichten auf eine baldige Rettung sehr gering sind. Kein Schiff außer einem solide gebauten Eisbrecher wäre in diesem Packeis sicher; ein Dampfschiff aus Eisen würde sehr bald zerdrückt werden. Zudem gibt es jetzt nur noch sehr wenig Tageslicht …«

Allmählich gelangten fast alle zu der Einsicht, daß eine Rettung vor Einbruch des Winters – zumindest logisch betrachtet – immer unwahrscheinlicher, wenn nicht unmöglich war. Am 25. Mai, einen Monat und einen Tag nach der Abfahrt der *Caird*, schrieb Hurley: »Wetter treibt Schnee und Wind vom Osten herein. Unsere winterliche Umgebung bietet die unwirtlichste und einsamste Lagerstätte, die man sich vorstellen kann. Alle haben inzwischen resigniert und stellen sich ganz darauf ein, den Winter hier zu verbringen.«

Kapitel 5

Aber die Männer hatten keineswegs resigniert. Logisch betrachtet waren die Aussichten, daß ein Schiff durchkam, so gering, daß es vielleicht das beste gewesen wäre, eine Haltung stoischer Resignation anzunehmen. Aber es stand einfach zuviel auf dem Spiel.

»Jeden Morgen«, schrieb Macklin am 6. Juni, »gehe ich auf den Felsen hinauf und hoffe trotz allem noch immer, ein Schiff zu sehen, das uns rettet.« Selbst Hurley, der so zuversichtlich gewesen war, notierte, daß »alle täglich in Erwartung eines Mastes oder einer Rauchfahne den Horizont absuchen«.

Und obwohl die Tage vergingen, ohne daß ein Schiff auftauchte, fanden sie ein Dutzend verschiedener Erklärungen dafür – das Eis, die Stürme, der Nebel, Maßnahmen zur Beschaffung eines geeigneten Schiffes, behördliche Verzögerungen – und machten alle oder einen bestimmten dieser Gründe für die Verzögerung verantwortlich. Aber so gut wie nie erwähnten sie die wahrscheinlichste Ursache … daß die *Caird* es nicht geschafft haben könnte.

In einem wegen seiner Offenheit bemerkenswerten Eintrag schrieb Orde-Lees: »Man kommt nicht umhin, sich ein wenig Sorgen um Sir Ernest zu machen. Man fragt sich, wie es ihm ergangen ist, wo er sich jetzt befindet und warum er es noch nicht geschafft hat, uns zu retten. [Aber] das Thema ist praktisch tabu; jeder behält seine Meinung für sich, und niemand weiß, wie die anderen darüber denken. Es ist recht offensichtlich, daß niemand zu sagen wagt, was er wirklich denkt.«

Aber was auch immer der einzelne denken mochte – sie alle konnten nur warten und hoffen. Jeden Tag verrichtete ein anderer seinen Dienst als »Heizer«, dessen Aufgabe es war, sich den ganzen Tag um das Feuer zu kümmern und es mit Pinguinhäuten und einem Minimum an Rauch in Gang zu halten. Es gab auch den Job des »Außenläufers«, was bedeutete, Eis zum Schmelzen zu holen und die zum Kochen notwendigen Mengen gefrorenen Fleisches in die Hütte zu bringen. Beide Aufgaben waren ermüdend, und es wurde viele Tauschgeschäfte unternommen, um ihnen zu

entgehen. Für ein halbes Pinguinsteak konnte man sich einen Tag lang die Dienste eines Ersatzheizers kaufen.

Auch mit den Lebensmitteln wurde viel Tauschhandel getrieben, wobei verschiedene Lebensmittelkassen entstanden. So gab es beispielsweise eine »Zuckerkasse«, in die alle Beteiligten jeden Tag eines ihrer drei Zuckerstücke einzahlten, um an einem Festessen teilzunehmen, wenn sie etwa alle sechs oder sieben Tage an die Reihe kamen. Wild hatte dagegen nichts einzuwenden und bewies bei den meisten Angelegenheiten sogar große Flexibilität – denn nur so konnte er Streitigkeiten vermeiden und zudem den Geist der Männer beschäftigen.

Gemessen an den Bedingungen, unter denen sie zu existieren versuchten, kam es zu erstaunlich wenig Feindseligkeiten. Möglicherweise lag dies daran, daß fast ständig eine allgemeine Gereiztheit herrschte. Den ganzen Tag über gab es kleine Auseinandersetzungen, die dazu dienten, eine Menge Dampf abzulassen, der sich ansonsten hätte anstauen können. Außerdem hatte sich die Mannschaft zu einer fast klassenlosen Gesellschaft entwickelt, in der die meisten keine Scheu hatten zu sagen, was sie dachten. Jeder Mann, der einem anderen auf den Kopf trat, wenn er bei Nacht hinausmußte, wurde beschimpft – egal, welchen Rang er zuvor gehabt haben mochte.

Sich bei Nacht im Freien zu erleichtern gehörte zu den unangenehmsten Seiten ihres Daseins auf der Insel. Man mußte sich im Schein einer einzigen Tranlampe, die speziell zu diesem Zweck die Nacht über brannte, seinen Weg zwischen den Schlafenden hindurch nach draußen bahnen. Es ließ sich gar nicht vermeiden, daß man dabei auf jemanden trat. Dann mußte man durch den Eingang der Hütte hinaus in die häufig tobenden Schneestürme kriechen. Oft konnte man sich kaum draußen aufhalten, weil Felsstücke und Eisbrocken durch die Dunkelheit flogen. Statt sich dem auszusetzen, versuchten die Männer ihre Blase zu kontrollieren – oft bis an die Grenzen des Erträglichen.

Nach einer Weile gab Wild jedoch dem zunehmenden Drängen der Männer nach und ließ einen Zwölfliter-Petroleumkanister als Urinal für die Nacht aufstellen. Es wurde festgelegt, daß derjenige, der den Kanister bis auf sechs Zentimeter unter den Rand füllte, ihn hinaustragen und ausleeren mußte. Wenn einer der Männer urinieren mußte und das Wetter draußen

schlecht war, lag er wach und wartete darauf, daß ein anderer ging, so daß er aufgrund des Geräusches den Pegel im Kanister abschätzen konnte.

Wenn es sich so anhörte, als sei der Kanister fast voll, versuchte der Betreffende, bis zum Morgen auszuhalten. Aber dies gelang nicht immer, und er war gezwungen aufzustehen. Mehr als einmal füllte ein Mann den Kanister so leise wie möglich und stahl sich dann wieder zurück in seinen Schlafsack. Der nächste, der aufstand, stellte dann erbost fest, daß der Kanister voll war – und ausgeleert werden mußte, bevor man ihn wieder benutzen konnte.

Das unglückliche Opfer konnte jedoch nur wenig Mitleid erwarten. Die meisten Männer betrachteten es als einen lustigen Streich, und jeder, der deswegen die Beherrschung verlor, wurde von den anderen so derb verspottet, daß er bald aufgab.

Aber es gab deutliche Schwankungen der Moral, die vom Wetter und von der Entfernung des Packeises abhingen. Wenn die Sonne schien, wurde die Insel zu einem Ort von rauher Schönheit. Das Sonnenlicht schimmerte auf den Gletschern und erzeugte dort unbeschreiblich lebendige, sich ständig verändernde Farben. Kaum einer der Männer war an solchen Tagen unglücklich. Aber die meiste Zeit erschien ihnen die Insel alles andere als schön. Obwohl die Stürme seltener wurden, gab es lange Phasen mit nassem, trübem Wetter, die zu der Art von Stimmung führten, die Greenstreet eines Abends in seinem Tagebuch beschrieb: »Alle verbrachten den Tag faulenzend & Tran & Tabak rauchend im Schlafsack – so vergeht wieder ein gottverdammter lausiger Tag.«

Den ganzen Mai über hatten die eher pessimistischen Mitglieder der Mannschaft, allen voran Orde-Lees, vorhergesagt, daß die Pinguine eines Tages weiterziehen und bis zum Ende des Winters nicht mehr auftauchen würden. Orde-Lees war so sehr davon überzeugt, daß er eine Reihe unterschiedlicher Wetten darauf abschloß. An einem Tag Anfang Juni verlor er dann drei auf einmal.

Er hatte gewettet, daß an diesem Tag kein einziger Pinguin mehr auf der Insel sein würde, daß nicht mehr als zehn nach dem 1. Juni auftauchen würden und daß im ganzen Monat nicht mehr als dreißig dieser Vögel erlegt werden könnten. Aber am bewußten Tag erschlugen die Männer 115 Tiere.

Die Nahrungsfrage bot daher keinen unmittelbaren Grund zur Besorgnis. Aber es gab andere Dinge, die dringende Aufmerksamkeit verlangten – allen

voran Blackboros Fuß. Anfang Juni stellte McIlroy zufrieden fest, daß sich totes und lebendes Gewebe vollständig voneinander getrennt hatten; es wäre gefährlich gewesen, die Operation noch länger aufzuschieben. Eine baldige Rettung, die es ermöglicht hätte, Blackboro in ein Krankenhaus zu bringen und eine ordnungsgemäße Amputation vorzunehmen, war inzwischen offensichtlich nicht mehr zu erwarten. Die Operation mußte am nächsten warmen Tag durchgeführt werden.

Der Morgen des 15. Juni war mild und dunstig. Nachdem er sich mit Wild und Macklin beraten hatte, entschloß sich McIlroy zu operieren. Blackboro hatte sich schon seit langem mit einer Amputation abgefunden. Die Ärzte legten die wenigen chirurgischen Instrumente bereit, die sie besaßen, und sobald das Frühstück vorbei war, wurde der große Kochtopf mit Eis gefüllt und das Schmelzwasser zum Kochen gebracht, um die Instrumente zu sterilisieren. Als Operationstisch dienten ein paar Vorratskisten, die dicht beim Ofen zusammengeschoben und mit Tüchern bedeckt wurden.

Als alles vorbereitet war, wurden die Männer nach draußen geschickt, wo sie warten mußten, bis die Operation vorüber war. Die beiden anderen Kranken, Hudson und Greenstreet, blieben in der Hütte. Hudson lag am anderen Ende, aber Greenstreets Koje, oben auf den Bänken der *Docker*, befand sich direkt über dem Operationstisch. Wild und How blieben, um zu assistieren, und Hurley schürte das Feuer. Nachdem die anderen Männer hinausgegangen waren, begann er, Pinguinhäute auf die Flammen zu legen.

Als die Temperatur im Inneren der Hütte stieg, hoben sie Blackboro auf den Operationstisch. Alle verfügbaren Tranlampen brannten, und in dem kleinen Kreis rund um den Ofen wurde das schummrige Innere der Hütte ein wenig erhellt. Schließlich war es warm genug, und McIlroy und Macklin zogen sich bis auf die Unterhemden aus – die saubersten Kleidungsstücke, die sie besaßen.

Als Betäubungsmittel diente Chloroform – keine sehr gute Form der Narkose, besonders nicht dicht an einem offenen Feuer. Aber es war alles, was sie hatten, und auch davon nur noch 170 Gramm. Macklin, der Blackboro betäuben sollte, wartete, bis es in der Hütte warm genug war, damit das Chloroform verdampfen konnte. Hurley steckte beständig Häute in den Ofen, und die Temperatur stieg. Innerhalb von zwanzig Minuten hatte sie schweißtreibende fünfundzwanzig Grad Celsius erreicht; Macklin

entkorkte die Chloroformflasche und goß ein wenig auf ein Stück Operationsgaze. Dann klopfte er Blackboro beruhigend auf die Schulter und drückte ihm den Stoff ins Gesicht. Er sagte ihm, er solle seine Augen schließen und tief durchatmen, und Blackboro folgte gehorsam seinen Anweisungen. Fünf Minuten später war er bewußtlos, und Macklin nickte McIlroy zu, daß er beginnen könne.

Blackboros Bein wurde hochgelegt, so daß der Fuß über den Rand der Kisten ragte. Dann stellte man ein großes, leeres Blechfaß darunter und nahm die Bandagen ab. Blackboros Zehen sahen aus, als seien sie mumifiziert, schwarz und brüchig. Wild nahm ein Skalpell aus dem Kochtopf-Sterilisator und reichte es McIlroy.

Am anderen Ende der Hütte wandte Hudson sein Gesicht ab, um nicht zusehen zu müssen. Aber Greenstreet schaute von seiner Koje aus zu, völlig fasziniert von dem, was sich unter ihm abspielte.

McIlroy machte einen Schnitt durch Blackboros Fußspitze und zog dann die Haut zurück. Macklin schaute zu Wild hinüber und sah, daß er nicht ein einziges Mal zuckte. »Ein harter Bursche«, dachte Macklin bei sich.

Dann verlangte McIlroy nach einer Zange, und Wild nahm sie aus dem kochenden Wasser. Für Greenstreet sah sie wie eine Blechschere aus. Vorsichtig setzte McIlroy die Schere unter der zurückgerollten Haut an, wo die Zehen in den Fuß übergingen. Dann schnitt er sie einen nach dem anderen ab, und sie fielen mit einem metallischen Geräusch in das Blechfaß.

Als nächstes entfernte McIlroy sorgfältig das tote schwarze Gewebe, und als die Wunde sauber war, nähte er sie zu. Endlich war es vollbracht; sauber waren Blackboros Zehen genau am Gelenk abgetrennt worden. Die ganze Operation hatte nicht länger als fünfundfünfzig Minuten gedauert.

Bald darauf fing Blackboro an zu stöhnen und öffnete kurze Zeit später die Augen. Er war eine Zeitlang benommen, aber dann lächelte er zu den beiden Ärzten hinauf. »Ich möchte eine Zigarette«, sagte er.

Also riß McIlroy eine Seite aus der *Encyclopaedia Britannica*, zerrupfte ein wenig Kautabak und drehte eine Zigarette für seinen Patienten. Die Anspannung in der Hütte ließ nach, und als Wild den mit heißem Wasser gefüllten Kochtopf sah, schlug er vor, sich damit zu waschen. McIlroy und Macklin waren von der Idee begeistert. Sie fanden ein winziges Stück Seife, zogen ihre Unterhemden aus und wuschen sich so gut es ging bis hinab zur Hüfte. Es blieb noch immer ein kleiner Rest heißen Wassers, und sie liehen

sich drei Stücke Zucker von der Ration des nächsten Tages und brauten sich ein wenig heißes Zuckerwasser.

Der Rest der Männer hatte in der Zwischenzeit Schutz in der Höhle gesucht, die in die Gletscherwand gehauen worden war. Sie verbrachten die Zeit damit, sich gegenseitig die Haare zu schneiden.

Kapitel 6

Obwohl sich das winterliche Packeis an den meisten Tagen bis zum Horizont erstreckte und das Rettungsschiff – wenn es denn endlich erschien – mehrere Meilen vor der Küste aufgehalten werden würde, kam es manchmal vor, daß sich das Eis auflockerte. Daher war die Möglichkeit, daß ein Rettungsschiff durch die Eismassen hindurchschlüpfen konnte, niemals völlig auszuschließen. Hartnäckig hielt sich ein Hoffnungsschimmer, der dafür sorgte, daß die Männer weiterhin jeden Tag gewissenhaft auf den Aussichtsfelsen hinauf stiegen. Aber er sorgte auch dafür, daß ihnen die Tage immer länger wurden.

Einer nach dem anderen krochen die öden Tage vorbei. Der einzige Höhepunkt war der »Mittwintertag« am 22. Juni. Sie feierten ihn mit einem deftigen Frühstück und einem köstlichen Nußpudding zum Abendessen, der aus dreiundzwanzig Zwiebackscheiben, vier Schlittenrationen, zwei Schachteln Milchpulver und zwölf Riegeln Nußpaste zubereitet wurde.

Danach legten sich die Männer in ihre Schlafsäcke und verfolgten ein buntes Programm mit sechsundzwanzig verschiedenen Darbietungen. Viele hatten tagelang an ihren mit aktuellen Anspielungen gespickten Versen gearbeitet, und wie sich herausstellte, richteten sich die meisten Spitzen gegen Green und Orde-Lees.

Hussey spielte natürlich auf seinem Banjo, und Kerr sang, wie schon ein Jahr zuvor auf der *Endurance*, »Spagoni der Toreador« – »extra falsch zum besten gegeben«. James jedoch trug das beliebteste Lied des Abends zur Melodie von *Solomon Levi* vor:

> Ich heiße Frankie Wild-o; meine Hütte steht auf Elephant-Eiland.
> Kein Ziegel auf dem Dach, kein einz'ger Backstein in der Wand.
> Aber laßt euch sagen, daß weit und breit kein Auge fand,
> Einen größeren Palast je auf Elephant-Eiland.

Der Abend endete mit einem Toast auf die Rückkehr der Sonne, den Boß und die Crew der *Caird*. Es wurde »Gut Rot 1916« getrunken, ein Gebräu aus Wasser, Ingwer, Zucker und Methylalkohol, der aus dem Vorrat für die Primuskocher stammte. »Scheußlicher Geschmack«, schrieb Macklin. »Es diente nur dazu, die meisten von uns zu lebenslangen Abstinenzlern zu machen, bis auf die wenigen, die behaupteten, es zu mögen … Vielen war danach schlecht.«

Nach dem Mittwintertag gab es jedoch kein Ereignis mehr, auf das man sich freuen konnte – nichts, außer endlosem Warten … und Hoffen.

»Wir ertragen unsere Existenz noch immer geduldig«, schrieb Macklin am 6. Juli, »und die Zeit vergeht wirklich recht schnell, trotz der schrecklichen Langeweile. Mein Geist wird furchtbar leer – ich liege stundenlang in einem Zustand der Leere da, ohne etwas zu denken.«

Und einige Tage später schrieb Orde-Lees: »Wild sagt immer, daß ›das Schiff‹ nächste Woche hier sein wird; aber er sagt dies natürlich nur, um diejenigen aufzumuntern, die nahe am Verzweifeln scheinen. Optimismus ist, wenn er nicht übertrieben wird, eine gute Sache … Er sagt … daß er sich um Sir Ernest nicht vor Mitte August Sorgen machen wird.«

Hurley berichtete am 16. Juli: »Machte meinen Sonntagsspaziergang. Die ausgetretenen 100 Meter auf der Landzunge. Ich würde dessen nicht müde, vorausgesetzt wir wüßten, daß Sir E. und die Crew der *Caird* sicher sind und wir definitiv mit einer Rettung rechnen können. Wir spekulieren auf Mitte August …«

Dies war also der Zeitpunkt, ab dem sie sich offiziell Sorgen machen durften. Wild hatte ihn absichtlich so weit nach hinten verlegt, um die Hoffnung der Männer so lange wie möglich aufrechtzuerhalten.

Aber das Leben auf der Insel war alles andere als einfach. Nach und nach wurden die Verhältnisse immer primitiver. Die kostbare Nußpaste war zu Ende gegangen, ebenso das Milchpulver. Obwohl diese Dinge schmerzlich vermißt wurden, ließ sich ihr Verlust kaum mit der Tragödie vergleichen, zu der es kam, als der Tabak ausging. Es geschah nicht plötzlich: Einige Männer waren sparsamer mit ihrer Ration umgegangen als andere, die ihre Zuteilung in dem Glauben aufgeraucht hatten, sie würden nicht länger als einen Monat von der Außenwelt abgeschnitten sein.

Jock Wordie hatte sich seine Ration in typisch schottischer Sparsamkeit gut eingeteilt, so daß er als letzter noch ein wenig Tabak besaß und jetzt im

Mittelpunkt eines regen Tauschhandels stand. Die Matrosen suchten die Landzunge nach Gesteinsstückchen ab, die vielleicht Wordies geologisches Interesse wecken könnten. Dann hielten sie ihm die Steine in der geschlossenen Hand unter die Nase und feilschten mit ihm um eine Pfeifenfüllung … eine halbe Pfeifenfüllung … eine viertel Pfeifenfüllung – zwei Züge? Und obwohl Wordie selbst die Landzunge unzählige Male nach Steinproben abgesucht hatte, erlag er jedesmal seiner Neugierde.

Bald war auch sein Vorrat erschöpft, und es folgte eine Zeit der Niedergeschlagenheit, die fast etwas von Trauer hatte. Aber das Verlangen zu rauchen war so stark, daß schon nach kurzer Zeit verschiedene Experimente durchgeführt wurden, um einen Ersatz zu finden. McLeod entfernte das Sennagras-Futter aus seinen Stiefeln und stopfte seine Pfeife damit. »Der Geruch«, so schrieb James, »glich eher dem eines Präriefeuers als dem von Tabak.«

Trotzdem setzte es sich durch, und bald rauchten viele Männer Sennagras. Bakewell erdachte eine Methode, um diesem »Tabak« einen anständigen Geschmack zu verleihen. Er sammelte die Pfeifen der Männer ein und kochte sie zusammen mit etwas Sennagras in dem großen Kochtopf aus. Nachdem das Gras getrocknet war, hätte es theoretisch ein tabakähnliches Aroma haben müssen – aber »das erzielte Resultat«, schrieb James, »war keine angemessene Belohnung für die Mühen der Zubereitung«.

»Es wurden auch Flechten ausprobiert«, fuhr James fort, »und wir befürchten, daß einige bald mit Seegras anfangen werden.«

Daneben gab es eine Reihe kleinerer Ärgernisse, zu denen vor allem das Schnarchen einiger Männer zählte. Hurley schrieb: »Wild hat eine geniale Regelung für die Behandlung der chronischen Schnarcher gefunden. Lees, der ständig unseren friedlichen Schlaf mit seinem typischen Sägen stört, war der erste Übeltäter, der sich dem Experiment unterziehen mußte. Eine Tauschlinge wird um seinen Arm gebunden, deren Ende durch eine Reihe von Ösen über die Schlafplätze in [Wilds] unmittelbare Nähe führt. Wenn die Schlafenden gestört werden, ziehen sie heftig an der Schnur – so als ob sie ein Taxi heranrufen wollten. Wahrscheinlich würden sie damit jeden Taxifahrer zum Anhalten bewegen – aber Lees ist unverbesserlich und schenkt unseren Signalen kaum Beachtung. Jemand hat vorgeschlagen, die

Schlinge um seinen Hals zu legen. Ich bin sicher, viele würden mit voller Kraft daran ziehen.«

Fast den ganzen Juli über war das Wetter vergleichsweise mild, und nur selten kreischten die vertrauten, plötzlich aufkommenden »Williwaws« von den Klippen herab. Aber der Gletscher am Rand der Bucht stellte eine ständige Bedrohung dar. Ohne Vorwarnung brachen immer wieder Teile von seiner Oberfläche ab oder »kalbten«. Orde-Lees beschrieb ein besonders großes Kalben:

»Ein immenser Klotz, so groß wie ein Kirchturm, der lange von dem Gletscher herunterhing, fiel mit einem Krach wie von mehreren Donnerschlägen in die Tiefe. Er erzeugte eine gigantische Welle von mindestens zwölf Metern Höhe, die sich direkt auf unsere Hütte zubewegte und sie wegrasiert hätte, wenn sie durch die Eistrümmer in der Bucht nicht ausreichend gedämpft worden wäre. … So schleuderte sie große, tonnenschwere Eisbrocken fast quer über die Landzunge.

Marston war so sehr davon überzeugt, daß die Welle die Hütte überschwemmen, wenn nicht überrollen würde, daß er ›Achtung‹ brüllte, aber es war unnötig und erschreckte nur die beiden armen Invaliden Hudson und Blackboro.«

Und obwohl sie dem Schicksal entkamen, auf dramatische Weise von der Landzunge geschwemmt zu werden, tat die Insel weiterhin ihr Bestes, um sie fortzuspülen. Anfang Juli entdeckten die Männer, daß Wasser durch die Steine auf dem Boden der Hütte drang. Sie konnten nicht feststellen, woher es genau kam, aber offenbar handelte es sich um die Folgen einer natürlichen Entwässerungsrinne, die unter den Grundmauern ihrer Hütte verlief.

Als sie das Wasser zum ersten Mal bemerkten, versuchten sie, durch eine der Seitenwände eine Abflußrinne einzurichten, womit sie jedoch keine wesentliche Besserung erzielten. Und seitdem das Wasser einmal eingedrungen war, schien es ständig zuzunehmen. Um nicht weggespült zu werden, gruben sie an der niedrigsten Stelle der Hütte eine Senkgrube von etwas mehr als einem halben Meter Tiefe, die sich sofort mit Wasser füllte und ausgeschöpft werden konnte. Beim ersten Mal schöpften sie fast 300 Liter. Fortan mußten sie bei warmem oder feuchtem Wetter ständig wachsam sein. James schrieb am 26 Juli:

»Um Mitternacht von Klagen der Männer aufgewacht, daß das Wasser in der Hütte bis zu den Steinen steht. Die einzige Möglichkeit bestand darin, aufzustehen und zu schöpfen, wenn wir nicht völlig durchnäßt werden wollten. Hurley, McIlroy, Wild und ich standen auf und schöpften 200 Liter hinaus. Etwa die gleiche Menge mußte um 5 Uhr morgens herausgebracht werden, und noch mehr vor dem Frühstück.«

Es war eine lästige Aufgabe – vor allem, da es sich bei besagtem »Wasser« um eine Übelkeit erregende, von Pinguin-Guano durchzogene Flüssigkeit handelte. Zum Glück befand sich die Senkgrube unmittelbar vor dem Ofen.

Im Laufe der Monate war das Innere der Hütte immer schmutziger und verwahrloster geworden. So bezeichneten die Männer sie meist als »Rattennest« oder »Schweinestall«. Wenn sie konnten, trugen sie saubere Steine für den Boden hinein, aber die meiste Zeit waren die einzigen verfügbaren Steine im Freien festgefroren. Im unterirdischen Zwielicht der Hütte waren immer wieder Lebensmittelreste unbemerkt auf den Boden gefallen, die jetzt durch die Kombination aus Wasser und Hitze zu faulen begannen und einen fast unerträglichen Gestank verbreiteten.

Gegen Ende Juli war der Abszeß an Hudsons Gesäß auf die Größe eines Fußballs angeschwollen. McIlroy gefiel der Gedanke an eine Operation nicht, weil er eine Infektion befürchtete, aber Hudson hatte so starke Schmerzen, daß eine Behandlung unumgänglich war. Schließlich operierte McIlroy ohne Narkose und entfernte mehr als einen Liter faulig riechender Flüssigkeit.

»Es ist schwer, sich über die eigene Lage hier klarzuwerden«, schrieb Macklin, »in einer verqualmten, dreckigen und zugigen kleinen Hütte zu hausen, in der gerade genug Platz ist, um uns alle hineinzuquetschen: aus einem einfachen Becher zu trinken … und dicht neben einem Mann mit einem großen, eiternden Abszeß zu liegen – ein schreckliches Dasein, und dennoch sind wir recht glücklich …«

Und später: »Ich habe Blackboro mein Rentierfell geschenkt, das ich aus dem Ocean Camp mitgenommen hatte … Sein Schlafsack ist zerschlissener als meiner; armer Kerl, er hat nur sehr selten Gelegenheit, ihn zu verlassen.«

Als der Juli sich seinem Ende näherte, fiel es den Männern immer schwerer, gegen das so lange unterdrückte Gefühl der Angst anzukämpfen.

Hurley schrieb am 30. Juli: »Der heutige Tag scheint besonders monoton zu sein, und die rauhe Pracht der überhängenden Klippen, die uns in den

engen Grenzen von Cape Wild gefangen halten, ragen bedrohlich aus dem Dunst auf, wie Gefängnismauern, düster und undurchdringlich. Wenn es nur ein paar Pflichten gäbe, sinnvoll oder nicht, wäre die Last der Zeit angenehmer, und momentan besteht unsere einzige Bewegung darin, die achtzig Meter der Landzunge hinauf und hinab zu gehen oder den Ausguck zu erklimmen und den nebligen Horizont nach einem Mast abzusuchen. Wir schauen besorgt dem kommenden Monat entgegen, in dem die Rettung erwartet wird. Man wird es müde, ständig die Tage seit der Abfahrt der *Caird* bis zur erhofften Ankunft des [Rettungsschiffs] zu zählen.«

Die Männer empfanden mehr oder weniger alle das gleiche. In ihren endlosen Diskussionen darüber, wann und wie sie gerettet werden könnten, wurde nur eine Möglichkeit selten erwähnt – der Verlust der *Caird*. Die Männer schienen zu glauben, es würde Pech bringen, auch nur darüber zu sprechen, und sie empfanden jede Bemerkung über dieses Thema als unpassend und geschmacklos – als hätte der Betreffende ein Tabu gebrochen.

Und obwohl sie noch immer zögerten, offen die Vermutung auszusprechen, daß die *Caird* verloren sein könnte, konnten sie es nicht länger vermeiden, zumindest stillschweigend zuzugeben, daß ihr sehr wahrscheinlich irgend etwas zugestoßen war. Shackleton war vor neunundneunzig Tagen aufgebrochen … und langsam aber sicher wurde ihnen immer bewußter, daß sie nach etwas Ausschau hielten, das vielleicht niemals eintreffen würde.

Wenn dem so war, so folgerte Macklin schließlich am 31. Juli in seinem Tagebuch, »bedeutet dies eine Fahrt in der *Stancomb Wills* nach Deception Island. Es wird eine beschwerliche Fahrt, aber ich hoffe, ich gehöre zu ihrer Mannschaft, wenn es dazu kommt.«

Aber es gab noch immer die Frist, die sie sich selbst gesetzt hatten – Mitte August –, auch wenn die Zeit fast stillzustehen schien.

Der 1. August war ein Jubiläum: An diesem Tag vor zwei Jahren war die *Endurance* aus London ausgelaufen, und vor einem Jahr hatte sie ihre ersten ernsthaften Schwierigkeiten überstanden. Hurley faßte diesen Jahrestag zusammen:

»Die Erinnerungen an alles, was bisher geschehen ist«, schrieb er, »sausen wie ein chaotischer, verwirrender Alptraum durch unsere Gedanken. Die letzten zwölf Monate scheinen sehr schnell vergangen zu sein, und obwohl

wir hier fast vier Monate lang ein Leben in Sicherheit verbracht haben, erscheint diese Zeit länger als das gesamte vorangegangene Jahr. Dies ist zweifellos auf das Zählen der Tage zurückzuführen, auf unsere Erwartungen, daß jeden Tag die verspätete Rettung eintreffen kann, und darauf, daß wir … nichts zu tun haben. Das tägliche Ausschauhalten und die Besorgnis um die Sicherheit unserer Kameraden auf der *Caird* scheinen die ohnehin schon langsam vergehende Zeit noch zäher verstreichen zu lassen.«

Jeden Tag verbrachten sie ein wenig länger auf dem Aussichtsfelsen und suchten nach Anzeichen eines Rettungsschiffs. Am 3. August schrieb Orde-Lees: »… noch immer von dichtem Packeis eingeschlossen. … Wir haben nur noch wenig Brennstoff und Essen, aber niemanden scheint dies besonders zu kümmern. … Es wird jetzt offen über die Möglichkeit gesprochen, daß Sir Ernest nicht zurückkommt. Niemand will glauben, daß es ihm vielleicht nicht gelungen ist, Südgeorgien zu erreichen, aber es ist bezeichnend für das vorherrschende Denken, daß Wild Befehl gegeben hat, jedes Stückchen Leine und Wolle und alle Nägel sorgfältig aufzubewahren, für den Fall, daß wir die Bootsreise nach Deception Island antreten müssen. …«

Für eine solche Fahrt fehlte ihnen jedoch fast sämtliche Ausrüstung. Das einzige noch verbleibende Segel war die lächerlich kleine Fock der *Wills*, so daß sie irgendwie versuchen mußten, aus zusammengenähten Stücken verrotteter Zeltplane ein Großsegel zusammenzuflicken. Es gab noch nicht einmal einen Mast, an dem es gehißt werden konnte: Der Mast der *Wills* war für das Besansegel der *Caird* benutzt worden, und den Mast der *Docker* hatte man geopfert, um den Kiel der *Caird* zu verstärken. Aber sicher konnten sie irgend etwas mit den fünf Riemen anfangen, die sie noch besaßen.

Und so vergingen die Tage.

4. August (James): »Eintönigkeit des Daseins extrem.«
5. August (Hurley): »… wie ein Invalide in seinem Schlafsack sitzen und immer wieder die selben paar Bücher lesen.«
6. August (Hurley): »Es wäre ideales Wetter für die Ankunft eines Schiffes.«

7. August (Macklin): »Hudson ist heute aufgestanden und ging kurz nach draußen; er war sehr erschöpft und fiel beim Versuch, McIlroy zuzuwinken, auf den Rücken.«
8. August (Orde-Lees): »… wir mußten viermal ausschöpfen … noch mehr als sonst.«
9. August (Greenstreet): »Wordie entdeckte eine alte Zeitung (oder einen Teil davon) vom 14. September 1914, die von allen eifrig immer wieder gelesen wird.«
10. August (Macklin): »Ich habe Schneesturmvögel beobachtet – es sind wundervolle kleine Vögel. Manchmal werden sie von einem Brecher erfaßt und an die Küste geschmettert, aber sie erholen sich sofort und machen sich wieder ans Fischen.«
11. August (Orde-Lees): »Marston war um 5 Uhr draußen, aber der Horizont war leer …«
12. August (Macklin): »Ich mache mir Sorgen um meine Leute zu Hause. Wenn ich nur sicher sein könnte, daß sie Nachricht haben, wäre ich beruhigt; aber ich weiß, daß sie sich sorgen …«
13. August (James): »Halten ängstlich nach dem Schiff Ausschau. Es wäre jetzt an der Zeit …«
14. August (James): »Wir haben kürzlich gekochten Seetang gegessen. Der Geschmack ist eigenartig, aber jede Abwechslung ist willkommen.«
15. August (Orde-Lees): »Am Tag hat es ab und zu geschneit.«
16. August (Macklin): »… ungeduldig nach dem Rettungsschiff Ausschau gehalten – und die meisten von uns gehen auf den Felsen und suchen den Horizont nach einem Zeichen ab. Einige aus der Mannschaft haben die Hoffnung fast aufgegeben, daß es jemals eintrifft.«
17. August (Hurley): »Das Eis ist wieder aufgetaucht …«
18. August (Greenstreet): »Beide Buchten voller Packeis, und dichtes Packeis, soweit das Auge reicht.«
19. August (Orde-Lees): »Es hat keinen Sinn, daß wir uns noch länger etwas vormachen.«

VI. TEIL

Kapitel 1

»Montag, 24. April … Wir haben uns von unseren Kameraden verabschiedet & um 12.30 Segel gesetzt für unsere 870 Meilen nach Südgeorgien, um Hilfe zu holen. Um 14 Uhr stießen wir auf Treibeis, das wir in etwa einer Stunde durchqueren konnten. Dann waren wir auf dem offenen Meer, völlig durchnäßt, aber überglücklich.«

Aus McNeishs Tagebuch

»Montag, 24. April.
Mit Wild im Lager Chronometer überprüft. 192/262.

Abfahrt in der *James Caird* um 12.30. 8 Meilen Kurs NNO, dann 1 Meile O, um durch das Treibeis zu stoßen, das hier nach O und W strömt.

Wind: um 16.00 WNW 6 [ca. 30 Meilen pro Stunde] …«

Aus Worsleys Tagebuch

Die kleine Gruppe dunkler Figuren, die zum Abschied winkte, hob sich gegen den weißen Schnee ab, und Hurley machte ein mitleiderregendes Photo von der *Caird*, die sich in der Dünung hob und senkte.

Worsley hielt Kurs nach Norden. Shackleton stand neben ihm und schaute abwechselnd nach vorn zu den herannahenden Eisschollen und nach achtern zu den Männern, die er zurückließ. Es dauerte nicht lange, und sie waren außer Sichtweite.

Schon bald breitete sich hinter ihnen Elephant Island in ganzer Größe aus; in den zerklüfteten Landzungen und Gletschern der Insel fing sich die Sonne. Zur Rechten erkannte man, steil aus dem Meer ragend, Cornwallis Island hinter Cape Valentine, und kurze Zeit später waren die schneebedeckten Gipfel von Clarence Island zu sehen, halb verdeckt von violett gefärbtem Dunst. Hin und wieder schwamm ein Seehund oder ein kleiner Schwarm Pinguine an der *Caird* vorbei, die neugierig dieses seltsame Wesen begutachteten, das sich über die Meeresoberfläche bewegte.

Es war erst 14 Uhr, als die *Caird* das Eis erreichte – ein dicker Gürtel aus alten Eisschollen, die zertrümmert worden und zu unzähligen

verschiedenen Formen geschmolzen waren. Sie bewegten sich im Rhythmus der langen westlichen Dünung und erzeugten ein heiseres, knisterndes Geräusch.

Worsley drehte das Boot nach Osten, parallel zum Eis, um nach der Öffnung zu suchen, die er und Shackleton am Morgen von der Landzunge aus gesehen hatten. Sie brauchten fast eine Stunde, um sie zu erreichen und dann festzustellen, daß sie von Schollenstücken und Trümmereis fast verstopft war. Trotzdem drehte Worsley den Bug der *Caird* herum, und sie fuhren hindurch.

Die sonderbaren Eisformationen, die teilweise doppelt so hoch waren wie der Mast des Bootes, ließen es sofort winzig klein erscheinen. Die Berge schaukelten und schwankten in der Bewegung der trägen See. Über dem Wasser waren sie schneeweiß; unter der Wasseroberfläche schimmerten sie tiefblau.

Worsley versuchte, das Boot sicher durch den Eisgürtel zu steuern, aber während sie versuchten, einer Scholle auszuweichen, rammten sie oft eine andere, und Shackleton entschied, es sei besser zu rudern.

Die Segel wurden eingeholt, die Männer kletterten vorsichtig auf die Abdeckung und brachten die Riemen aus. Das Rudern erwies sich als sehr schwierig, da sie auf einer Höhe mit den Riemendollen sitzen mußten. Zu ihrem Glück flaute der Wind ab. Shackleton übernahm das Ruder und trieb die Männer an; es war bereits nach 16 Uhr, und das Licht wurde allmählich schwächer.

Nach fast einer Stunde wurde das Eis jedoch langsam dünner, und bald erreichten sie den nördlichen Rand des Packeises und gelangten erneut hinaus auf die offene See. Alle waren ungeheuer erleichtert, und die Ruderer krabbelten glücklich unter die Leinwandabdeckung zurück.

Der Wind hatte nach und nach auf Südost gedreht und stand damit ideal für ihren Nordkurs. Shackleton ließ die Segel setzen, und nachdem dies geschehen war, schickte er Crean, McNeish, Vincent und McCarthy nach vorne, um ein wenig zu schlafen. Er und Worsley würden die ganze Nacht auf Posten bleiben und das Eis im Auge behalten.

Als alle auf ihren Positionen waren, drehte sich Shackleton um und schaute nach achtern. Elephant Island war gerade noch als aufragende, dunkle Masse zu erkennen. Einige Minuten starrte er wortlos zurück.

Die Insel war ein bedrohlich aussehender Ort, aber das ließ sie nur noch jämmerlicher erscheinen. Sie bildete die einzige Zuflucht für zweiundzwanzig Männer, die in diesem Augenblick auf einer gefährlichen, sturmgepeitschten Landzunge kampierten, so hilflos und von der Außenwelt abgeschnitten, als befänden sie sich auf einem anderen Planeten. Ihre mißliche Lage kannten nur die sechs Männer in diesem lächerlich kleinen Boot, deren Aufgabe es nun war, alle Gesetze der Wahrscheinlichkeit zu widerlegen – und Hilfe zu holen. Eine ungeheuerliche Verantwortung lag auf ihm.

Als die Dunkelheit einbrach, funkelten Zehntausende von Sternen am schwarzblauen Himmel, und der kleine Fetzen von einer Flagge, die am Großmast der *Caird* flatterte, beschrieb einen unregelmäßigen Kreis auf dem glitzernden Firmament, als das Boot mit Backstagswind über das Meer segelte.

Die beiden Männer saßen Seite an Seite; Worsley steuerte, Shackleton hatte sich dicht an ihn gelehnt. Der Südwind war kalt, und der Seegang wurde schwerer. Ihre Hauptsorge galt dem Eis; Shackleton und Worsley hielten angestrengt danach Ausschau. Am frühen Abend passierten sie hin und wieder eine Scholle, aber um 22 Uhr schien die See frei zu sein.

Von Zeit zu Zeit drehte Shackleton für sich und Worsley Zigaretten, und die beiden sprachen über viele Dinge. Es war offensichtlich, daß die Last der Verantwortung, die Shackleton sechzehn Monate lang getragen hatte, an seinem enormen Selbstvertrauen nagte. Er wollte reden und die Bestätigung bekommen, daß er richtig gehandelt habe.

Er vertraute Worsley an, daß ihm die Entscheidung zur Teilung der Mannschaft sehr schwer gefallen sei, und daß er es haßte, sie treffen zu müssen. Aber jemand mußte Hilfe holen, und diese Verantwortung konnte niemand anderem übertragen werden.

Hinsichtlich ihrer Fahrt schien er große Zweifel zu haben; er fragte Worsley, wie er ihre Chancen einschätzte. Worsley antwortete, er sei davon überzeugt, daß sie es schaffen würden, aber Shackleton blieb skeptisch.

In Wahrheit fühlte Shackleton sich unbehaglich, da er sich ganz und gar nicht in seinem Element befand. Er hatte sich an Land bewährt. Hier hatte er, über alle Zweifel erhaben, seine Fähigkeit bewiesen, mit unvergleichlicher Entschlossenheit den Elementen zu trotzen – und zu siegen. Aber die See ist ein anderer Feind. An Land können Mut und

schierer Durchhaltewille einen Mann oft zum Ziel bringen, aber der Kampf gegen die See ist ein physischer Kampf, vor dem es kein Entfliehen gibt, ein Kampf gegen einen nimmermüden Gegner, den der Mensch nie wirklich gewinnen kann; das Beste, worauf er hoffen kann, ist, nicht zu unterliegen.

Shackleton war nervös und besorgt. Angesichts eines so gefährlichen Gegners verblaßte seine eigene Stärke völlig, und es gefiel ihm gar nicht, in einer Lage zu sein, in der Tapferkeit und Entschlossenheit so gut wie nichts bedeuteten, sondern nur das Überleben als Sieg zählte.

Aber mehr als alles andere war er unendlich müde und wünschte sich nur, die Reise möge so schnell wie möglich vorübergehen. Wenn sie es nur nach Kap Horn schaffen könnten, sagte er zu Worsley, würden sie ihre Strecke um ein Drittel verkürzen. Er wußte, daß es unmöglich war; dennoch fragte er Worsley, ob der Wind aus Südost seiner Meinung nach dafür lange genug anhalten würde. Worsley schaute ihn mitfühlend an und schüttelte den Kopf. Keine Chance, antwortete er.

Kurz vor 6 Uhr kroch das erste Licht der Morgendämmerung über den Himmel, und als es heller wurde, atmeten die beiden Männer erleichtert auf. Wenn sie jetzt auf Eis stießen, konnten sie es zumindest sehen.

Shackleton wartete bis 7 Uhr und weckte dann die anderen Männer. Crean stellte den Primuskocher auf, und nach beträchtlichen Mühen, ihn anzuzünden und den Kochtopf darauf zum Stehen zu bringen, konnten sie endlich ihr Frühstück einnehmen.

Als sie damit fertig waren, teilte Shackleton die Männer in zwei Wachen auf, die sich in vierstündigem Rhythmus abwechseln sollten. Zusammen mit Crean und McNeish übernahm er selbst die erste, Worsley mit Vincent und McCarthy die zweite Schicht.

Kapitel 2

Es war unmöglich, sämtliche drohenden Gefahren, denen sie ausgeliefert waren, ihrem Ausmaß entsprechend einzustufen. Aber von den bekannten Bedrohungen stellte das Eis zweifellos die größte dar – besonders in der Nacht. Eine einzige Kollision mit einer nicht rechtzeitig bemerkten Eisscholle hätte die Reise sofort beenden können. Daher wollte Shackleton mit der größtmöglichen Geschwindigkeit nach Norden vordringen, um dann östlichen Kurs auf Südgeorgien zu halten.

Und an den nächsten beiden Tagen hatten sie Glück. Der Wind blies beständig aus Südwest – und die meiste Zeit beinahe in Sturmstärke. Am Mittag des 26. April hatten sie seit der Abfahrt von Elephant Island 128 Meilen zurückgelegt, ohne auf ein Zeichen von Eis zu stoßen.

Trotzdem waren diese beiden Tage eine Tortur, denn einer nach dem anderen schlossen sie Bekanntschaft mit den endlosen Leiden, die das Leben an Bord eines kleinen Bootes mit sich brachte. Ständig und überall Wasser – das alles durchdringende, unausweichliche Wasser. Manchmal war es nur ein Gischtschauer, der über den Bug spritzte und vom Wind nach achtern geschleudert wurde; er verursachte keine besonderen Unannehmlichkeiten, außer für den Mann am Ruder. Weitaus schlimmer waren die ruhigeren, schweren Wellen, in die der Bug eintauchte und die sich über das Boot ergossen, um dann ins Cockpit zu strömen. Und am schlimmsten waren die Momente, in denen sich eine Welle brach und das Boot nach unten stürzte. Dann rollte grünes, schäumendes Wasser über die Abdeckung, klatschte in das Cockpit und floß in eisigen Strömen durch eine Reihe von Löchern in der Leinwandabdeckung in das Boot, wie Regen durch das Dach eines verfallenen Schuppens. In den vierundzwanzig Stunden seit Verlassen der Insel war die Abdeckung immer mehr eingesunken, so daß sie jetzt zahlreiche Pfützen aufwies.

Der Mann am Ruder litt am meisten, und jeder von ihnen mußte während einer Wache für eine Stunde und zwanzig Minuten an die Jochleinen. Aber den anderen beiden Wachhabenden ging es nur wenig besser. Wenn sie kein Wasser schöpften, sich um die Segel kümmerten oder

Ballast verlagerten, indem sie die Steine im Bug an einen anderen Platz schleppten, versuchten sie, den von oben kommenden Fluten auszuweichen – jedoch mit wenig Erfolg. Immer wieder fielen sie übereinander, und das Wasser lief ihnen über den Rücken.

Die Männer waren mehr oder weniger gleich gekleidet – schwere wollene Unterwäsche, Tuchhosen, ein dicker Pullover und darüber ein leichter Burberry-Overall. Auf dem Kopf trugen sie Wollmützen und darüber Burberry-Helme, die im Nacken eingeschlagen waren; an den Füßen zwei paar Socken, knöchelhohe Filzstiefel und sogenannte »Finneskoes« – Stiefel mit hohem Schaft aus Rentierleder, die mit der Fellseite nach außen getragen wurden, aber mittlerweile kahl und schlaff wirkten, da sämtliche Haare schon längst abgenutzt waren. Es gab kein Ölzeug auf dem Boot.

Ihre Kleidung war für eine intensive, trockene Kälte gedacht – und nicht für die Fahrt an Bord eines schaukelnden, ständig von der Gischt durchnäßten Bootes. Hier erschien sie fast hinderlich, denn sie saugte jeden Tropfen auf, bis sie vollkommen durchtränkt war, und hielt das Wasser dann fest.

Es blieb ihnen nichts anderes übrig, als mit dem Wasser zu leben, wie sie es bereits auf ihrer Fahrt nach Elephant Island getan hatten – nach jeder Woge so still zu sitzen wie möglich, um jede Berührung mit den erneut vollgesogenen Teilen der Kleidung zu vermeiden. Aber es ist fast unmöglich, in einem sieben Meter langen Boot bei schwerer See bewegungslos sitzen zu bleiben.

Während jeder Wache mußte die *Caird* drei- bis viermal ausgeschöpft werden, und diese Arbeit erforderte zwei Männer – einer mußte die Tauchpumpe bedienen, während der andere den Blechzylinder tief in das eiskalte Wasser auf dem Boden des Bootes hielt. Selbst mit Fäustlingen wurden die Hände des Mannes am Zylinder innerhalb von fünf Minuten gefühllos, so daß sie häufig die Positionen wechseln mußten.

Aber nicht nur die Wachhabenden waren den Strapazen an Bord ausgesetzt. Schon zu Beginn ihrer Fahrt wurde allen klar, daß sie kaum Schlaf finden würden. Die Schlafsäcke waren im Bug untergebracht, dem normalerweise trockensten Teil eines Bootes. Um sie zu erreichen, mußten die Männer mühsam auf Händen und Knien über die Steine auf dem Boden kriechen. Je näher sie dem Bug kamen, desto enger wurde es, bis sie sich

schließlich auf den Bauch legen und vorwärtsrobben mußten, um sich zwischen die Unterseite der Sitzbänke und den Ballast zu quetschen.

Wenn sie den Bug endlich erreicht hatten, mußten sie versuchen, irgendwie in den Schlafsack hineinzukommen und schließlich zu schlafen. Müdigkeit und Erschöpfung halfen ein wenig, aber im Bug waren die Bewegungen des Bootes heftiger als überall sonst. Manchmal wurden sie mit dem ganzen Körper nach oben gedrückt, um dann wieder auf die Steine herunterzukrachen, oder sie bekamen einen Schlag von unten, wenn das Boot auf eine Welle klatschte und nach oben geschleudert wurde. Die *Caird* hatte sechs Schlafsäcke an Bord, für jeden Mann einen. Aber Shackleton schlug bald vor, drei Schlafsäcke abwechselnd zu benutzen und die anderen drei als Matratzen auf die Steine zu legen. Alle stimmten sofort zu.

Außerdem mußten die Männer feststellen, daß unter der Abdeckung nicht genügend Platz war, um aufrecht sitzen zu können. Bei ihren ersten Mahlzeiten versuchten sie, halb nach vorne gebeugt zu essen, das Kinn gegen die Brust gedrückt. Aber in dieser Position konnten sie kaum schlucken, so daß ihnen nur die Möglichkeit blieb, sich auf den Steinen am Boden auszustrecken.

Egal welche Position sie auch einnahmen – sitzend, gebeugt oder in ihren Schlafsäcken liegend –, der Kampf gegen die Bewegungen des Bootes hörte nie auf. Die 2000 Pfund Ballast auf dem Boden sorgten dafür, daß die *Caird* nach jeder Welle hochgerissen wurde. Worsley war der Ansicht, sie hätten zuviel Ballast an Bord, und drängte Shackleton, einen Teil der Steine über Bord zu werfen. Aber Shackleton betrachtete die Angelegenheit mit der für ihn typischen Vorsicht. Die einzige Möglichkeit festzustellen, ob Worsley recht hatte, bestand darin, Ballast abzuwerfen – aber dann wäre er für immer verloren. Shackleton meinte, es sei besser, sich mit dem heftigen Stampfen des Bootes abzufinden, als das Risiko einzugehen, zu leicht zu werden.

Sie waren voller Zuversicht von Elephant Island losgesegelt, denn sie wußten, daß sie sich endlich auf dem Weg in die Zivilisation befanden. Wie McNeish geschrieben hatte: »… völlig durchnäßt, aber überglücklich.«

Aber nach zwei Tagen ununterbrochener Leiden war ihre Fröhlichkeit verschwunden. Und am Mittag des 26. April, nachdem Worsley feststellte, daß sie seit ihrer Abfahrt 128 Meilen zurückgelegt hatten, hatte die Realität ihres Martyriums sie eingeholt. Ihr einziger Trost lag darin, daß sie vorwärts

kamen – wenn auch in einem quälend langsamen Tempo von etwa zwei Meilen pro Stunde.

Am 26. April lautete ihre exakte Position 59° 46' Süd, 52° 18' West – also befand sich die *Caird* kümmerliche vierzehn Meilen nördlich des 60. Breitengrades. Sie waren gerade über die Linie gekrochen, welche die »Tobenden Fünfziger« von den »Kreischenden Sechzigern« trennte, so genannt wegen des dort vorherrschenden Wetters.

Dies war also die Drake-Passage, das zu Recht am meisten gefürchtete Stück Ozean auf dem Planeten. Hier bietet sich der Natur ein Versuchsgelände, auf dem sie zeigen kann, wozu sie imstande ist, wenn man sie gewähren läßt. Das Ergebnis ist eindrucksvoll.

Da ist zunächst der Wind. In der Nähe des südlichen Polarkreises, etwa auf 67° südlicher Breite, existiert eine immens große Tiefdruckzone. Sie gleicht einer gigantischen Senke, in die Hochdruck aus nördlicher Richtung einströmt, begleitet von fast ununterbrochen tobenden westlichen Orkanwinden. In der prosaischen, oft bewußt zurückhaltenden Sprache der *Sailing Directions for Antarctica* von der US-Marine werden diese Winde wie folgt beschrieben:

»Sie erreichen häufig Sturmstärke mit einer Geschwindigkeit von 150 bis 200 Meilen pro Stunde. Winde derartiger Stärke sind sonst nicht bekannt, außer vielleicht im Inneren eines tropischen Zyklons.«

Und wie nirgends sonst auf diesem Planeten umschließt die See in diesen Breiten den Globus, ohne von irgendeiner Landmasse unterbrochen zu werden. Hier haben die Winde seit Anbeginn der Zeit die Meere erbarmungslos im Uhrzeigersinn um die Erde herum getrieben, nur um erneut an ihren Entstehungsort zurückzukehren, wo sie sich selbst oder einander gegenseitig verstärken.

Die so entstehenden Wellen, die sogenannten »Kap Horn-Roller«, sind unter Seefahrern legendär. Ihre Länge von Kamm zu Kamm wird auf mehr als eine Meile geschätzt, und in den entsetzten Berichten einiger Seeleute wird ihre Höhe mit siebzig Metern angegeben, obwohl Wissenschaftler bezweifeln, daß sie mehr als fünfundzwanzig bis dreißig Meter erreichen. Wie schnell sie sich bewegen, ist weitgehend Spekulation, aber viele Seeleute haben behauptet, ihre Geschwindigkeit betrage bis zu fünfundfünfzig Meilen pro Stunde. Dreißig Knoten entspricht vermutlich eher der Realität.

Als Charles Darwin 1833 zum ersten Mal die Brandung auf der Tierra del Fuego sah, schrieb er in sein Tagebuch: »Der Anblick allein … reicht aus, eine Landratte eine Woche lang von Tod, Gefahr und Schiffbruch träumen zu lassen.«

Von der *Caird* aus betrachtet, bot der Anblick dieser Brecher Grund genug für derartige Gedanken. In den seltenen Momenten, in denen die Sonne schien, leuchteten sie kobaltblau und sahen aus, als seien sie unendlich tief – was sie auch waren. Aber die meiste Zeit blieb der Himmel von Wolken verhangen, und die See zeigte sich in einem düsteren, leblosen Grau.

Das unablässige Vordringen dieser riesigen Wellen wurde nur vom Zischen ihrer schäumenden Kämme begleitet, das zu hören war, wenn die Wogen so hoch aufstiegen oder so schnell vorwärts getrieben wurden, daß sie aus dem Gleichgewicht gerieten und ihre Kämme durch die Kraft der Erdanziehung ins Taumeln gerieten.

Alle zwei Minuten erschlaffte das Segel der *Caird*, wenn eine dieser gewaltigen Wellen sich hinter ihr auftürmte und drohte, sie unter Tonnen von Wasser zu begraben. Aber durch irgendein Phänomen des Auftriebs hob die heranströmende Dünung das Boot immer höher mit sich hinauf, bis es sich unerwartet im aufgewühlten Schaum auf dem Gipfel des Wellenkamms wiederfand und dann nach vorne geschleudert wurde.

Immer und immer wieder, tausendmal am Tag, wiederholte sich dieses Drama. Schon bald verlor es für die Männer an Bord der *Caird* jeglichen Schrecken, und sie empfanden es eher als alltägliche Routine – wie bei Menschen, die sich an die Gefahr gewöhnt haben, im Schatten eines aktiven Vulkans zu leben.

Sie dachten nur selten an Südgeorgien. Es war so fern, so utopisch, daß es eher deprimierend erschien, darüber nachzudenken. Niemand hätte allein mit dieser Aussicht weitermachen können.

Statt dessen wurde das Leben in Zeiträumen von wenigen Stunden gemessen, manchmal sogar nur von Minuten – eine endlose Abfolge von Prüfungen, die zur Erlösung aus der Hölle des Augenblicks führten. Wenn ein Mann zur Wache antrat, entwickelte sich diese Zeit der Wache zum Mittelpunkt seiner Existenz; vier Stunden später würde er wieder in den kalten, nassen Schlafsack auf den harten Steinen kriechen können, den er jetzt hatte verlassen müssen. Und jede Wache sah verschiedene Aufgaben

vor: die Zeit am Ruder – achtzig endlose Minuten, in denen sie der ganzen Erbarmungslosigkeit der Gischt und der Kälte ausgesetzt waren –, die Tortur des Pumpens und die schrecklichen Qualen beim Verlagern des Ballasts. Hinzu kamen die geringfügigeren Prüfungen, die vielleicht zwei Minuten andauerten – wie die Zeit, die die Kleidung nach einer Gischtwoge zum Erwärmen benötigte, so daß sich die Männer wieder bewegen konnten.

Dieser Kreislauf wiederholte sich so lange, daß ihr Körper und Geist einen Zustand der Betäubung erreichten, in dem die verrückten Kapriolen des Bootes, die unablässige Kälte und die Nässe beinahe als normal akzeptiert wurden.

Am 27. April, drei Tage nach der Abfahrt von Elephant Island, verließ sie das Glück. Gegen Mittag fiel ein starker und durchdringender Nieselregen, der Wind drehte allmählich auf Nord – und kam jetzt direkt von vorn.

Inzwischen befanden sie sich etwa 150 Meilen nördlich von Elephant Island und immer noch innerhalb der Packeisgrenze. Daher konnten sie es sich nicht leisten, auch nur eine Meile nach Süden getrieben zu werden. Shackleton und Worsley diskutierten einige Minuten die verschiedenen Möglichkeiten und beschlossen schließlich, daß ihnen nichts anderes übrigblieb, als die *Caird* so gut es ging im Wind zu halten.

Und so begann der Kampf. Das Boot schwang von einer Halse in die nächste und wurde immer wieder von den Wellen durchgeschüttelt. Die Situation erschien ihnen um so unangenehmer, als sie ständig dafür bestraft zu werden schienen, daß sie nichts weiter taten, als am Leben zu bleiben. Zu ihrer großen Erleichterung flaute der Wind gegen 23 Uhr ab und drehte auf Nordwest. Als Worsley um Mitternacht die Wache übernahm, konnten sie wieder nordöstlichen Kurs aufnehmen.

Am Morgen des 28. April wehte nur eine leichte nordwestliche Brise; es war das beste Wetter, seit sie vor vier Tagen Elephant Island verlassen hatten. Aber es gab bedrohliche Anzeichen für eine Verschlechterung, sowohl unter den Männern als auch bei der Ausrüstung. Shackleton spürte mit Besorgnis, daß die vertrauten Schmerzen im Ischias zurückkehrten, die ihn im Ocean Camp geplagt hatten. Und alle Männer litten unter dem Gefühl der Enge an Bord – die Füße und Beine begannen zu schmerzen.

Am späten Vormittag setzte sich McNeish plötzlich mitten im Cockpit hin und zog seine Stiefel aus. Seine Beine, Knöchel und Füße waren aufgedunsen und kränklich weiß, offenbar aufgrund des Bewegungsmangels

und der ständigen Nässe. Als Shackleton den Zustand von McNeishs Füßen sah, bat er auch die übrigen Männer, die Stiefel auszuziehen – und stellte fest, daß ihre Füße genauso aussahen. Vincent war am schlimmsten dran, denn er litt anscheinend an Rheuma. Shackleton schaute in dem Medizinkasten nach und gab ihm das einzige Mittel, das Linderung bringen konnte – eine kleine Flasche Hamamelistinktur.

Ein noch schwerwiegenderes Problem, das durch die ständige Nässe auftrat, war der Schaden an Worsleys Navigationsbüchern. Die Zerstörung dieser Bücher konnte bedeuten, in der gottverlassenen Weite des Ozeans den Weg zu verlieren. Und obwohl alles unternommen wurde, um die Bücher zu schützen, mußten sie dennoch zu jeder Peilung hervorgeholt werden.

Der Einband der Logarithmentafeln war vollkommen durchweicht, und die Nässe ging auch auf die Seiten über. Der *Nautical Almanac* mit seinen Tabellen über die Position der Sonne und der Sterne war in einem noch schlechteren Zustand. Da das Papier von billigerer Qualität war, wurden die Seiten immer schwammiger und mußten vorsichtig voneinander gelöst werden.

Um eine Peilung vorzunehmen, versuchte Worsley zuerst, sich im Cockpit abzustützen. Aber das hatte keinen Zweck. Es war schon schwierig genug, aufrecht stehen zu bleiben, aber eine exakte Messung durchzuführen erwies sich als unmöglich. Er stellte fest, daß er sich am besten auf die Ducht knien konnte, wo Vincent und McCarthy ihn festhielten.

Am frühen Nachmittag des 28. April hörte das relativ gute, von Norden kommende Wetter auf, und der Wind drehte allmählich auf West und frischte stark auf. Bei Einbruch der Dunkelheit kam er aus Südsüdwest und hatte fast Sturmstärke erreicht. In der Nacht verschwanden die Sterne am wolkenverhangenen Himmel. Sie konnten nur steuern, indem sie die kleine, im Wind flatternde Flagge am Großmast beobachteten und den von ihr angezeigten Kurs dicht neben dem Backbordbug hielten.

Nur einmal in der Nacht war eine Richtungsüberprüfung möglich; ein Streichholz wurde angezündet, so daß sie für einen Augenblick den Kompaß sehen und sich vergewissern konnten, daß der Wind noch immer aus demselben Quadranten blies. Sie besaßen nur zwei Kerzen, die strikt für die Zeit aufgehoben wurden, die jetzt so weit entfernt zu sein schien – die Landung in Südgeorgien.

Der Tag des 29. April dämmerte über einer unruhigen See an einem düsteren Himmel heran. Niedrige, zerrissene Wolken zogen schnell vorüber und schienen das Wasser fast zu berühren. Der Wind blies fast direkt von achtern, und die *Caird* mühte sich vorwärts wie eine protestierende alte Frau, die gegen ihren Willen zur Eile angetrieben wird.

Kurz vor Mittag rissen die Wolken auf, und Worsley holte eilig seinen Sextanten heraus – keinen Augenblick zu früh, denn ein paar Minuten später schickte die Sonne einen kurzen winterlichen Strahl herab und war sofort wieder verschwunden. Aber Worsley hatte seine Peilung, und Shackleton konnte die Ergebnisse der Chronometer-Messung notieren. Als die Position berechnet war, ergab sich, daß die *Caird* sich auf 58° 38’ Süd, 50° 0′ West befand – und in den sechs Tagen seit Elephant Island 238 Meilen zurückgelegt hatte.

Fast ein Drittel der Strecke lag hinter ihnen.

Kapitel 3

Ein Drittel der Strafe war verbüßt.

Den ganzen Tag über bis in die Nacht hielt der Südwestwind an und nahm dabei an Stärke ständig zu. Als sich der trübe, graue Himmel am Morgen des 30. April aufhellte, war die Oberfläche der See zu Schaum zerquirlt, und das wilde Kreischen des Sturmes in der Takelage schwoll an, wenn die *Caird* mit jeder Woge emporgerissen wurde. Die Temperatur war beinahe auf minus siebzehn Grad gesunken, und die schneidende Kälte des Windes ließ vermuten, daß sich ganz in der Nähe Eisfelder befanden.

Während die Morgenstunden vergingen, entwickelte sich das Steuern des Bootes immer mehr zu einem Kampf. Der sechzig Knoten starke Sturm trieb es hinab in die Wellentäler, und die riesigen Wogen, die von achtern heranrollten, drohten ständig, es auf die Breitseite zu werfen. Am späten Vormittag schlingerte die *Caird* mehr als daß sie segelte, brach erst nach der einen und dann nach der anderen Seite aus und nahm mit fast jeder Welle Wasser über. Die Pumpe ließ sich im Wasser nicht bedienen, und die Männer mußten ständig schöpfen. Mittags begann das Boot zu vereisen.

Die Entscheidung war unumgänglich, aber Shackleton schob sie auf, solange es ging. Sie pumpten und schöpften und schlugen Eis von dem Boot ab – während sie gleichzeitig darum kämpften, das Heck im Wind zu halten. Es wurde Mittag … 13 Uhr … 14 Uhr. Aber es war sinnlos: Die See erwies sich als stärker, als die *Caird* ertragen konnte, und widerstrebend gab Shackleton den Befehl beizudrehen. Die Männer holten die Segel ein und brachten den Treibanker aus, eine konusförmige Leinwandkonstruktion von etwa vier Metern Länge, die an der langen Bugleine befestigt war. Er trieb durch das Wasser und hielt den Bug der *Caird* im Wind.

Fast unmittelbar danach besserten sich die Bedingungen. Zumindest nahm das Boot jetzt weniger Wasser über. Allerdings verhielt es sich wie ein Besessener, taumelte wie betrunken nach oben über jede neue Welle und fiel dann auf die Seite, so daß der Bug heftig herumgeschleudert wurde, wenn es an dem Treibanker riß. Es gab nicht den kleinsten Moment der Ruhe. Sie konnten nur abwarten und ausharren.

Es dauerte nicht lange, bis sich an den eingerollten Segeln Eis bildete, und mit jeder Gischtsalve wurde ihre Last schwerer. Innerhalb von einer Stunde waren sie zu einer festen Masse gefroren, und die Bewegungen des Bootes wurden immer träger, da es allmählich topplastig zu werden begann. Die Segel mußten ganz eingeholt werden; Crean und McCarthy kletterten nach vorn, und nachdem sie das Eis abgeschlagen hatten, brachten sie die Segel unter Deck und stopften sie in den bereits überfüllten Raum.

Aber dann bildete sich auch an den vier Riemen eine schwere Eishülle. Sie waren an den Wanten festgezurrt und entwickelten sich durch den Eismantel zu kleinen Bollwerken, die das Wasser daran hinderten, über die Bordwand zu laufen, bevor es gefror. Shackleton beobachtete das Ganze besorgt und hoffte, die Last des Eises an Deck würde nicht zu schwer werden. Aber im schwachen Licht der Dämmerung erkannte er, daß es zu gefährlich wäre, bis zum Morgen nichts zu unternehmen, und rief Worsley, Crean und McCarthy zu sich auf das schaukelnde Deck.

Unter größten Anstrengungen schlugen sie das Eis von den Riemen und klemmten zwei von ihnen gegen die Innenseite des Bootes. Das andere Paar wurde etwa fünfzig Zentimeter über dem Deck an den Wanten angebunden, damit das Wasser daran abfließen konnte.

Das Ganze dauerte mehr als zwanzig Minuten, und als sie es geschafft hatten, war die Dunkelheit hereingebrochen und sie selbst völlig durchnäßt. Sie krochen wieder zurück ins Cockpit – und die Nacht begann.

Jede der Wachen zitterte während der vier gräßlichen Stunden auf Posten und duckte sich dann wieder unter die Abdeckung, vollgesogen und halberfroren. Dort versuchten sie, sich gegen das wilde Schlingern des Bootes aufrecht zu halten, während sie auf den verhaßten Steinen auf dem Boden hockten.

Sieben schmerzliche Tage lang hatten die Steine das Essen erschwert, sie beim Pumpen behindert, jede Bewegung erschwert und ein wirkliches Ausruhen unmöglich gemacht. Aber das schlimmste war, daß man sie auch noch bewegen mußte. Von Zeit zu Zeit wurden die Steine verlagert, um das Boot an den richtigen Stellen zu beschweren. Das bedeutete, daß die Männer einige Steine anheben mußten, während sie unter Schmerzen auf den anderen Steinen am Boden hockten oder knieten. Inzwischen kannten sie jede scharfe Kante und jede schlüpfrige Oberfläche und haßten sie von ganzem Herzen.

Hinzu kam, daß die Rentierschlafsäcke sich auflösten und immer mehr haarten. Zuerst waren die Haare nur eine kleine Plage gewesen, aber egal wie viele Haare sich verteilten, ihr Vorrat schien unerschöpflich. Sie waren überall … an den Bootswänden, auf den Sitzbänken, im Ballast. Sie klebten in nassen Klumpen an Gesichtern und Händen. Die Männer atmeten sie ein, wenn sie schliefen, und wachten manchmal auf, weil sie daran würgten. Die Haare bahnten sich einen Weg zum Boden und verstopften die Pumpe, und immer häufiger tauchten kleine Büschel im Essen auf.

Während die langen Stunden der Nacht verstrichen, bemerkten sie allmählich eine subtile Veränderung am Boot. Außerdem tröpfelte immer weniger Wasser durch die Abdeckung, bis es schließlich ganz aufhörte. Auch die Bewegungen des Bootes wurden deutlich sanfter, und statt wild zu schaukeln, hob es sich immer zurückhaltender mit den Wellen.

Das erste Tageslicht verriet den Grund. Die *Caird* war über der Wasserlinie vollkommen von Eis umhüllt, zum Teil zwanzig Zentimeter dick, und das Seil des Treibankers war inzwischen so dick wie der Oberschenkel eines Mannes. Unter dieser Last lag sie mindestens zehn Zentimeter tiefer und glich eher einem vollgesogenen Stück Strandgut als einem Boot.

Worsley war auf Wache und schickte sofort McCarthy, um Shackleton zu wecken. Als Shackleton die Situation erfaßt hatte, rief er alle Mann an Deck. Dann nahm er selbst eine kleine Axt und kroch langsam nach vorne.

Um die Abdeckung nicht zu beschädigen, begann er mit äußerster Vorsicht das Eis mit der stumpfen Seite der Axt abzuschlagen. In regelmäßigen Abständen schlug eine Welle gegen das Boot und überspülte ihn; aber er schlug fast zehn Minuten unablässig weiter, während die anderen besorgt zusahen. Danach war er so steif vor Kälte, daß er seiner Präzision und seinem Gleichgewicht nicht länger trauen konnte. Er kroch zurück ins Cockpit; Wasser tropfte von seiner Kleidung, und sein Bart war fast steif gefroren. Er zitterte merklich, als er Worsley die Axt reichte, damit dieser die Arbeit fortsetzte, und mahnte ihn, sehr vorsichtig zu sein, wenn er auf der Abdeckung stand.

Und so kam jeder von ihnen an die Reihe, um so lange zu hacken, wie er es aushalten konnte – was selten länger als fünf Minuten dauerte. Zuerst mußten sie genügend Eis abschlagen, um Halt und einen Platz zu finden, an dem sie sich hinknien konnten. Auf dem spiegelglatten, schaukelnden Deck

aufzustehen, wäre einem Selbstmord gleichgekommen, denn falls ein Mann über Bord ging, hätten die anderen niemals rechtzeitig den Treibanker lichten und die Segel setzen können, um ihn zu retten.

Unter Deck entdeckte Shackleton, daß sich sogar im Inneren des Cockpits Eis bildete. Lange Eiszapfen hingen von der Abdeckung herab, und das Wasser auf dem Boden war ebenfalls beinahe gefroren.

Er rief Crean, und gemeinsam gelang es ihnen, den Primuskocher anzuzünden, in der Hoffnung, er werde genügend Hitze abgeben, um das Cockpit über den Gefrierpunkt zu erwärmen. Wenn das Wasser auf dem Boden nicht so weit auftaute, daß es abgepumpt werden konnte, bestand die Gefahr, daß das Boot sank.

Eine Stunde qualvoller Arbeit an Deck war nötig, bis sie spürten, daß die *Caird* wieder Auftrieb bekam. Trotzdem machten sie weiter und entfernten den größten Teil des Eises, bis auf einen großen Klumpen an der Leine des Treibankers; es wäre einfach zu riskant gewesen, ihn erreichen zu wollen.

Dann rief Shackleton die Männer herunter, um ein wenig heiße Milch zu trinken. Sie versammelten sich um den Ofen, fast krank vor Kälte. Es schien unvorstellbar, daß ihre starren Körper Wärme abgeben konnten, aber offensichtlich taten sie es, denn nach einer Weile begannen die Eiszapfen unter der Abdeckung zu schmelzen und tropften auf sie herab. Bald war das Eis auf dem Boden so weit aufgetaut, daß sie es ins Meer pumpen konnten.

Shackleton sagte Crean, er solle den Primuskocher noch brennen lassen, aber gegen Mittag machte sein beißender Rauch das Atmen unmöglich, so daß er gelöscht werden mußte. Es dauerte mehrere Minuten, bis die Luft wieder klar war. Dann bemerkten sie einen neuen Geruch – einen üblen, süßsäuerlichen Gestank wie von verdorbenem Fleisch. McNeish stellte fest, daß er von den Schlafsäcken kam, die zu faulen begonnen hatten. Eine genauere Untersuchung ergab, daß zwei von ihnen von innen bereits schleimig waren.

Im Laufe des Nachmittags wurde die Eishülle beständig dicker. Gegen Abend sagte Shackleton, es stehe zuviel auf dem Spiel, um darauf zu hoffen, daß die *Caird* bis zum Morgen standhalten würde. Erneut gab er Befehl, das Boot vom Eis zu befreien. Es dauerte über eine Stunde, aber schließlich war es geschafft, und nach einer Tasse heißer Milch begaben sie sich zur Ruhe, um auf den Morgen zu warten.

Der Sturm aus Südwest heulte weiter, ohne das geringste Anzeichen von Ermattung. Die Wachen in dieser Nacht glichen einer unendlichen Kontrolliste. Jede einzelne Minute mußte erreicht, dann durchlebt und schließlich abgehakt werden. Es gab nicht einmal eine Krise, die Erleichterung von der qualvollen Monotonie gebracht hätte. Als der Himmel im Osten schließlich gegen 6 Uhr heller wurde, konnten sie sehen, daß das Boot schon wieder eine gefährlich schwere Eislast trug. Sobald das Licht es erlaubte, mußte die *Caird* zum dritten Mal vom Eis befreit werden.

Es war der 2. Mai, und sie lagen den dritten Tag im Sturm. Der Himmel war die ganze Zeit über bedeckt gewesen, so daß sie keine Positionsbestimmung vornehmen konnten. Jetzt kam zu allem anderen noch die Angst hinzu, daß niemand wußte, wo genau sie sich befanden.

Kurz nach 9 Uhr flaute der Wind ein klein wenig ab, wenn auch nicht genug, um die Fahrt fortzusetzen. Ein paar Minuten später wurde die *Caird* auf einer besonders hohen Welle nach oben getragen und dann von einer sich brechenden Welle getroffen. Ein leichtes Zittern – wie ein leiser Schock – ging durch das Boot, während die Wellen weiterrollten. Aber dieses Mal drehte die *Caird* den Bug nicht wieder in den Wind. Der Treibanker war verschwunden.

Kapitel 4

Einen Augenblick lang herrschte Verwirrung, und als das Boot in ein Wellental hinabstürzte, spürten sie, wie es nach Steuerbord krängte, und wußten instinktiv, was geschehen war.

Shackleton und Worsley kamen mühsam auf die Beine und schauten nach vorne. Das ausgefranste Ende der Bugleine glitt durch das Wasser. Der Eisklumpen war verschwunden – und mit ihm der Treibanker.

Shackleton rief den anderen unten zu, die Fock zu holen. Crean und McCarthy schleppten das zu einer zerknüllten Masse gefrorene Segel nach oben. Dann krochen sie über das heftig schaukelnde Deck zum Bug und zogen das Segel hinter sich her. Auch die Takelage war gefroren und mußte vom Eis befreit werden, damit sie das Segel daran befestigen konnten. Aber nach ein oder zwei langen Minuten hatten sie genügend Eis von der Falleine entfernt, um die Fock als Sturmsegel am Großmast setzen zu können.

Langsam und widerwillig drehte sich der Bug der *Caird* in den Wind, und alle Männer spürten, wie die Anspannung aus ihren Muskeln wich.

Der Steuermann mußte das Boot jetzt so hart wie möglich am Wind halten, während es von einem Schlag zum nächsten torkelte. Diese Aufgabe erforderte ständige Wachsamkeit und hätte kaum unangenehmer sein können, da man ständig den sich brechenden Wellen und dem schneidenden Wind ausgesetzt war.

Glücklicherweise flaute der Sturm weiter ab, und gegen 11 Uhr wagte Shackleton den Versuch, die Segel zu setzen. Er holte die Fock ein und ließ das gereffte Sturmsegel und das Besansegel hissen. Dann war die *Caird* zum ersten Mal seit vierundvierzig Stunden wieder Richtung Nordost unterwegs, und die Fahrt konnte endlich fortgesetzt werden. Aber sie bewegte sich nur schleppend durch die gigantischen, von achtern auflaufenden Wellen, während ihr Bug durch die Kraft des achterlichen Windes halb begraben wurde.

Kurz nach Mittag tauchte wie aus dem Nichts ein prächtiger Albatros über ihnen auf. Im Gegensatz zur *Caird* glitt er leicht und anmutig auf seinen ausgebreiteten, unbeweglichen Flügeln durch den Sturm und stieg

fast senkrecht drei, vier Meter in die Luft, um dann in einem wunderbar mühelosen Schwung wieder nach unten zu fallen.

Es war eine der größten Ironien der Natur: Sie schickte ihren größten und unvergleichlichsten Flugkünstler, dessen Spannweite von einer Flügelspitze zur anderen mehr als drei Meter beträgt und dem selbst der heftigste Sturm nicht das geringste ausmacht, um die *Caird* zu begleiten – als wolle sie sich über ihren qualvollen Kampf lustig machen.

Stunde um Stunde kreiste der Albatros über ihnen, und die Eleganz seiner Flugbewegungen hatte fast etwas Hypnotisches. Die Männer empfanden unwillkürlich einen gewissen Neid. Worsley sagte, der Albatros könne die Entfernung nach Südgeorgien vermutlich in weniger als fünfzehn Stunden zurücklegen.

Wie um ihr Elend zu unterstreichen, notierte Worsley: »Die Schlafsäcke sind eine hoffnungslose, schleimige Katastrophe, stinkend und so schwer, daß wir zwei der schlechtesten über Bord geworfen haben.« Jeder von ihnen wog etwa vierzig Pfund.

Später schrieb er: »Macty [McCarthy] ist der unbezähmbarste Optimist, den ich je getroffen habe. Wenn ich ihn am Ruder ablöse, das Boot vereist & Wasser schüttet deinen Nacken runter, eröffnet er mir mit einem fröhlichen Grinsen: ›Es ist ein großartiger Tag, Sir‹, als ich gerade etwas verdrießlich werde …«

Vom Nachmittag bis zum Abend ließ der Sturm allmählich nach, und am Morgen des 3. Mai war der Wind zu einer gemäßigten Südwestbrise abgeflaut. Am Mittag begann die Wolkendecke aufzureißen. Kurze Zeit später wurden große Flecken blauen Himmels zwischen den Wolken sichtbar, und bald darauf schien die Sonne.

Worsley nahm seinen Sextanten heraus und hatte keinerlei Mühe, eine Peilung vorzunehmen. Als er ihre Position berechnet hatte, wußten sie, daß sie sich auf 56° 13′ Süd, 45° 38′ West befanden – 403 Meilen von Elephant Island entfernt.

Sie hatten mehr als die Hälfte der Strecke nach Südgeorgien zurückgelegt.

So änderte sich die Stimmung an Bord der *Caird* innerhalb einer Stunde vollkommen. Die Schlacht war halb gewonnen, und über ihnen schien eine warme Sonne. Die Männer, die keine Wache gehen mußten, kauerten nicht länger in der schrecklichen Enge des Vorderdecks. Statt dessen schleppten sie die Schlafsäcke hinaus und hängten sie am Mast zum Trocknen auf.

Dann zogen sie Stiefel, Socken und Pullover aus und banden sie an Wanten und Stagen fest.

Die *Caird* bot einen der widersinnigsten Anblicke, den man sich vorstellen kann. Ein geflicktes und geschundenes, sieben Meter langes Boot, das es wagte, alleine über den stürmischsten Ozean der Welt zu segeln, die Takelage geschmückt mit zerschlissenen Kleidungsstücken und halb verfaulten Schlafsäcken. Ihre Crew bestand aus sechs Männern, deren Gesichter von klebrigem Ruß geschwärzt und von langen Bärten halb verdeckt waren und deren Körper durch die ständige Nässe eine kränklich blasse Farbe angenommen hatte. Zudem zeigten sich auf ihren Gesichtern und besonders an ihren Fingern häßliche runde Stellen, wo Erfrierungen sich in die Haut gebohrt und das Fleisch zerfressen hatten. Ihre Beine waren vom ständigen qualvollen Kriechen über die Steine am Boden von den Knien abwärts durchgescheuert und aufgeschürft. Und alle hatten Salzwassergeschwüre an Handgelenken, Fußknöcheln und am Gesäß. Aber wenn jemand unerwartet auf diese bizarre Szene gestoßen wäre, hätte ihn die Haltung der Männer zweifellos am meisten verblüfft: Sie wirkten entspannt, sogar leicht vergnügt – gerade so, als befänden sie sich auf einem Ausflug.

Worsley nahm sein Tagebuch und notierte:

»Mäßige See, südliche Dünung.
Blauer Himmel; ziehende Wolken.
Schön. Klares Wetter.
Konnten einige unserer Kleidungsstücke von naß in klamm verwandeln.
Nach Leith Harb. 347 Meilen.«

Bis zum Abend hatte die Sonne gute Arbeit geleistet, und es war – vergleichsweise zumindest – ein deutlich angenehmeres Gefühl, in dieser Nacht in die Schlafsäcke zu kriechen.

Das gute Wetter hielt die ganze Nacht und den folgenden Tag – es war der 4. Mai – über an, und wieder wurden die Sachen in der Takelage zum Trocknen aufgehängt. Der Wind blies mit nur fünfzehn Knoten aus Südost.

Nur hin und wieder schwappte eine Welle an Bord, so daß sie während des Tages zweimal pumpen mußten.

Worsleys Peilung am Mittag ergab eine Position von 55° 31’ Süd, 44° 43′ West, was bedeutete, daß sie in vierundzwanzig Stunden eine Strecke von zweiundfünfzig Meilen zurückgelegt hatten.

Zwei Tage gutes Wetter hatten Wunder bewirkt, und die Männer wurden immer zuversichtlicher, zwar in Maßen, aber dennoch unverkennbar. Zu Beginn war Südgeorgien nur ein Name gewesen – unendlich weit entfernt und vollkommen unwirklich.

Aber nun hatte sich die Lage geändert. In diesem Augenblick waren sie weniger als 250 Meilen vom nächstgelegenen Punkt auf Südgeorgien entfernt. Und da sie bereits 450 Meilen zurückgelegt hatten, erschien die verbleibende Entfernung zumindest vorstellbar. In drei oder höchstens vier Tagen konnten sie dort sein, und dann wäre alles vorbei. Und so befiel sie diese sonderbare Angst, die sich einstellt, wenn ein zuvor unrealisierbar erscheinendes Ziel plötzlich in Reichweite gerät. Es war kein wirklich offen sich äußerndes Gefühl, nur eine Art gesteigerter Wachsamkeit, ein wenig mehr Vorsicht und Sorgfalt, um sicherzustellen, daß jetzt wirklich nichts mehr schiefging.

Der Wind blies die Nacht über konstant aus Südwesten, wobei er allerdings deutlich auffrischte und gelegentlich Sturmböen von fast vierzig Knoten auftraten. Als es am Morgen des 5. Mai hell wurde, hatte sich wieder das vertraute Wetter eingestellt – bedeckter Himmel und eine aufgewühlte See. Der Wind kam querab von Steuerbord, so daß die Gischt fast ständig in das Boot spritzte. Um 9 Uhr war alles wieder genauso naß wie vor drei Tagen.

Ansonsten verlief der Tag auffallend ereignislos und unterschied sich von den anderen nur dadurch, daß der Wind gegen Abend allmählich auf Nord und dann auf Nordwest drehte. Er frischte kräftig auf und hatte bei Einbruch der Dunkelheit Sturmstärke erreicht.

In dieser Nacht fiel das Steuern besonders schwer. Der Himmel blieb bedeckt, und die Flagge am Großmast, nach der sie einst Kurs gehalten hatten, war Stück für Stück in den vielen Stürmen abgerissen worden. Jetzt mußten sie sich beim Steuern an den Bewegungen des Bootes und an der kaum wahrnehmbaren weißen Linie der Sturzwellen vor ihnen orientieren.

Um Mitternacht übernahm Shackletons Schicht nach einer Tasse heißer Milch die Wache; Shackleton ging an die Ruderpinne, während Crean und McNeish unten blieben, um zu pumpen. Seine Augen hatten sich gerade an die Dunkelheit gewöhnt, als er sich umdrehte und achtern einen Streifen klaren Himmel entdeckte. Er rief die anderen und teilte ihnen die gute Nachricht mit, daß das Wetter von Südwesten her aufklarte.

Einen Augenblick später hörte er ein Zischen, begleitet von einem tiefen, undeutlichen Donnern, und drehte sich wieder um. Der Riß in den Wolken entpuppte sich jetzt als der Kamm einer enormen Welle, die rasch auf sie zukam. Shackleton warf sich herum und duckte sich instinktiv.

»Um Gottes willen, haltet euch fest!« schrie er. »Sie kommt!«

Einen Moment lang geschah gar nichts. Die *Caird* stieg einfach nur höher und höher, und das dumpfe Donnern der gigantischen Sturzsee erfüllte die Luft.

Dann traf sie das Boot – und katapultierte es in einem Berg schäumenden Wassers gleichzeitig nach vorne und zur Seite. Sie wurden in die Luft geschleudert, und Shackleton wäre von der Flut, die sich über ihn ergoß, fast von seinem Sitz gerissen worden. Die Steuerleinen erschlafften und spannten sich dann plötzlich wieder, als das Boot wie ein Spielzeug brutal herumgeschleudert wurde.

Einen Augenblick lang sah man nichts als Wasser. Niemand wußte, ob der Kiel des Bootes oben oder unten war. Aber dann war es vorüber; die Welle rollte weiter, und die *Caird* – obwohl überrascht und halb begraben unter einer Wassermenge, die fast bis zu den Sitzen hinauf reichte – trieb wie durch ein Wunder noch immer über Wasser. Crean und McNeish griffen sich die erstbesten Gegenstände und begannen wie wild zu schöpfen. Kurz darauf befreiten sich Worsley, Vincent und McCarthy aus ihren Schlafsäcken. Sie halfen den anderen in ihrem Kampf und schütteten frenetisch Wasser über die Bordwände, denn sie wußten, daß die nächste Welle ihr sicheres Ende bedeutete, wenn sie das Boot nicht bis dahin vom Wasser befreit hätten.

Shackleton saß am Ruder und hielt nach einem weiteren verräterischen Riß in den Wolken Ausschau. Aber es war nichts zu sehen, und ganz langsam, während die Männer angestrengt pumpten und pützten, stieg die *Caird* wieder nach oben.

Der Ballast hatte sich verlagert, und das Glas des Kompasses war zerbrochen – aber sie hatten gesiegt. Es dauerte über zwei Stunden, bis das Boot geleert war, und die meiste Zeit arbeiteten sie auf Knien im eisigen Wasser.

Crean suchte nach dem Primuskocher. Er fand ihn schließlich, vollkommen verstopft und eingeklemmt zwischen den Spanten des Bootes. Eine halbe Stunde lang bearbeitete er den Kocher in der Dunkelheit, bis er langsam die Geduld verlor. Erst als er den Kocher schließlich mit zusammengebissenen Zähnen verfluchte, konnte er ihn anzünden und etwas Milch für alle aufwärmen.

Kapitel 5

Das Morgengrauen des 6. Mai enthüllte eine häßliche Szene. Der Wind blies mit fast fünfzig Knoten aus Nordwest, und die *Caird* kämpfte dagegen an, während sie versuchte, nordöstlichen Kurs zu halten, und dabei ständig Wasser übernahm.

Aber es schien den Männern nicht mehr viel auszumachen. Sie waren fast bis zur Empfindungslosigkeit geschüttelt, gequetscht und durchnäßt worden. Zudem schien die Sturzsee der letzten Nacht auf eigentümliche Weise ihre Einstellung verändert zu haben. Dreizehn Tage lang mußten sie fast ununterbrochen Stürme und eine gewaltige, bösartige See ertragen. Sie hatten wie der sichere Verlierer ausgesehen, dazu verdammt, die ihnen auferlegte Strafe zu ertragen.

Aber wenn man sie lange genug provoziert, gibt es kaum eine Kreatur auf Gottes Erden, die sich am Ende nicht aufbäumt und zu kämpfen versucht – auch wenn sie scheinbar keine Chancen hat. Niemand sprach es aus, aber sie alle beherrschte ein ähnliches Gefühl. Sie waren besessen von der wütenden Entschlossenheit, ans Ziel zu kommen – koste es, was es wolle. Dreizehn Tage lang hatten sie alles ertragen, was die Drake-Passage einem Menschen antun kann – und jetzt hatten sie es bei Gott verdient, es zu schaffen.

Ihre Entschlossenheit nahm weiter zu, als Worsley die Position bekanntgab. Sie befanden sich jetzt auf 54° 26’ Süd, 40° 44′ West. Wenn diese Berechnung stimmte, waren sie nur noch einundneunzig Meilen von der Westspitze Südgeorgiens entfernt, und sehr bald mußte es ein Anzeichen dafür geben, daß Land in der Nähe war – etwas Seetang oder ein Stück Treibholz.

Aber als ob sie ihre Entschlossenheit verhöhnen wollte, wurde die See im Laufe des Vormittags immer unruhiger. Am Mittag war sie so tückisch geworden, daß Shackleton meinte, es sei Wahnsinn weiterzusegeln, obwohl Worsley ihn inständig darum bat, die Fahrt fortzusetzen. Sie drehten bei und holten die Segel ein. Das Sturmsegel am Großmast wurde gehißt, und sie schaukelten erneut vor dem Wind hin und her.

Alle wurden mürrisch – sogar Shackleton, der von Beginn an von den Männern gefordert hatte, sich mit allen Kräften um eine gute Stimmung zu bemühen, um Streitigkeiten zu vermeiden. Aber dies schien zuviel verlangt angesichts der Tatsache, daß sie sich so dicht vor ihrem Ziel befanden, vermutlich nur eine Tagesstrecke, und jetzt beidrehen mußten.

Die Anspannung, unter der Shackleton stand, war so groß, daß er wegen eines trivialen Zwischenfalls die Beherrschung verlor. Ein kleiner Vogel mit gestutztem Schwanz tauchte über dem Boot auf und flog hektisch hin und her, wie ein Moskito, der landen will. Shackleton ertrug das Ganze ein paar Minuten, sprang dann auf, fluchte und schlug wütend mit den Armen nach dem Tier. Aber er erkannte sofort, welch schlechtes Beispiel er gegeben hatte, und setzte sich mit zerknirschtem Gesichtsausdruck wieder hin.

Der Rest des Nachmittags bis zur Dämmerung verging fast ohne Zwischenfall. Dann machte Crean sich daran, den Eintopf für das Abendessen zuzubereiten. Ein oder zwei Minuten später rief er Shackleton nach unten. Er reichte ihm einen Becher Wasser, und Shackleton nahm einen kleinen Schluck; dann verdüsterte sich sein Gesicht. Das Wasser des zweiten Fasses – das sich bei der Abfahrt von Elephant Island losgerissen hatte – war faul. Es hatte den unverwechselbar brackigen Geschmack von Seewasser, das in das Faß eingedrungen war. Aber damit nicht genug: Das Faß war kaum noch halb voll, was darauf schließen ließ, daß bereits eine große Menge ausgelaufen war.

Crean fragte Shackleton, was er tun solle, und Shackleton antwortete fast schnippisch, daß sie wohl nichts tun konnten – es war das einzige Wasser, das sie hatten, und ihnen blieb nichts anderes übrig, als es zu benutzen.

Also bereitete Crean den Eintopf zu. Als er fertig war, probierten die Männer ihn vorsichtig und stellten fest, daß er unangenehm salzig schmeckte.

Für Shackleton bedeutete diese Entdeckung nur, daß der Zwang zur Eile jetzt akut geworden war. Sobald es dunkel war und Worsley das Ruder übernommen hatte, ging er nach achtern, und die beiden Männer besprachen die Situation. Ihre Lebensmittel, sagte Shackleton, würden noch zwei Wochen reichen. Aber sie hatten nur noch für eine Woche Wasser – und es war brackig. Daher mußten sie so schnell wie möglich versuchen, Land anzulaufen.

Die unvermeidliche Frage lautete nun, ob sie Südgeorgien tatsächlich erreichen würden. Shackleton fragte Worsley, wie genau ihre Navigation seiner Meinung nach gewesen sei. Worsley schüttelte den Kopf. Vielleicht bis auf zehn Meilen, sagte er, mit Glück, aber es war immer möglich, einen Fehler zu machen.

Sie wußten beide, daß der Atlantik östlich von Südgeorgien bis auf zwei winzige Inseln über fast 3000 Meilen bis hinunter nach Südafrika vollkommen leer ist. Wenn sie die Insel durch eine Fehlberechnung oder einen Sturm aus Süden verpaßten, würde es keine zweite Chance geben. Das Land würde dann windwärts liegen, und sie könnten niemals gegen den Wind ankommen. Sie durften es einfach nicht verpassen.

Zum Glück legte sich der nordwestliche Sturm in der Nacht ein wenig, und der Himmel klarte auf. Um 1 Uhr entschied Shackleton, sie könnten es riskieren weiterzufahren, und ging erneut auf Nordostkurs.

Vor allem mußte so bald wie möglich eine Positionsbestimmung vorgenommen werden, aber kurz nach Tagesanbruch zog ein nebelartiger Dunst auf. Die Sonne war nur als verschwommene Silhouette zu sehen. Worsley hielt den Sextanten den ganzen Morgen über bereit, in der Hoffnung, daß der Nebel sich auflösen würde. Nach einigen Stunden nahm er sein Tagebuch und schrieb, halb verzweifelt: »Äußerst ungünstige Bedingungen für Peilung. Diesig, und das Boot springt wie ein Floh …«

Normalerweise wird bei einer Peilung der Rand der Sonne als Ausgangspunkt für die Messung mit dem Sextanten benutzt. Aber die Sonne war durch den Dunst verschwommen, und Worsley konnte nur versuchen, ihren Mittelpunkt zu schätzen. Immer wieder nahm er Peilungen vor und ermittelte aus dieser Serie einen Durchschnitt, anhand dessen sich eine einigermaßen genaue Position bestimmen ließ. Schließlich legte er die Position auf 54° 38’ Süd, 39° 36′ West fest, 68 Meilen von der Spitze Südgeorgiens entfernt. Aber er warnte Shackleton, sich nicht zu sehr darauf zu verlassen.

Der ursprüngliche Plan sah vor, die Westspitze von Südgeorgien zu umrunden, zwischen Willis Island und Bird Island hindurchzufahren, dann nach Osten zu drehen und an der Küste entlang zur Walfangstation von Leith Harbor zu segeln. Aber bei diesem Plan waren sie von einigermaßen vernünftigen Navigationsbedingungen ausgegangen und hatten nicht die Wasserknappheit berücksichtigen müssen. Jetzt kam es nicht mehr darauf

an, wo sie landeten, sondern daß sie überhaupt irgendwo anlanden konnten. Daher gingen sie sofort auf östlichen Kurs, in der Hoffnung, die Westküste der Insel zu erreichen – egal, an welcher Stelle.

Zu ihrem Entsetzen mußten sie feststellen, daß die Wassersituation besorgniserregender war, als sie angenommen hatten. Das Wasser war nicht nur brackig, sondern auch von Ablagerungen und Rentierhaaren verschmutzt, die irgendwie in das Faß eingedrungen waren. Diese widerliche Flüssigkeit, die durch Gaze aus dem Medizinkasten gefiltert werden mußte, war nur mit Mühe trinkbar und verschlimmerte ihren Durst noch mehr. Zudem hatte Shackleton die Ration der Männer auf eine halbe Tasse pro Tag reduziert und die heiße Milch zu Beginn der Nachtwache gestrichen. An diesem Nachmittag informierte Shackleton sie, daß sie sich für den Rest der Reise nur zweimal pro Tag Eintopf leisten konnten.

Während des Nachmittags war die Erwartung gestiegen, sie würden irgendeinen Hinweis darauf finden, daß ganz in der Nähe Land sei – Vögel, Seetang oder etwas anderes. Aber ihre Hoffnungen bestätigten sich nicht. Und je näher der Abend rückte, desto mehr wich ihre Erwartung einem seltsam paradoxen Gefühl der Besorgnis.

Nach Worsleys Schätzungen hätten sie sich etwas mehr als fünfzig Meilen vor der Küste befinden müssen. Aber seine Berechnungen waren nur grob, und sie konnten ohne weiteres viel näher an der Insel sein.

An der Westküste Südgeorgiens gab es keinerlei Siedlung und noch nicht einmal einen Leuchtturm oder eine Boje, an der sie sich orientieren konnten. Auch heute noch ist diese Küste nur lückenhaft kartographiert. Daher war es durchaus denkbar, daß sie im Dunkeln auf die Küste stießen – plötzlich und mit verheerenden Folgen.

Andererseits wurde die Furcht, auf die Insel aufzulaufen, durch die quälende Sorge ausgeglichen, daß sie sie vielleicht schon verpaßt hatten – in der Nacht daran vorbeigefahren waren, ohne zu wissen, daß sie querab lag.

Inzwischen war es völlig dunkel, und die *Caird* stampfte mit Kurs Ostnordost vorwärts, während der Wind von Backbord kam. Die Männer schauten mit salzverkrusteten Augen in die Nacht, suchten nach dem Schatten einer Landzunge und lauschten angestrengt auf irgendein ungewöhnliches Geräusch, vielleicht dem der Brandung an einem Riff. Aber die Sicht hätte kaum schlechter sein können – Wolken verdeckten die Sterne, und über die Wasseroberfläche fegte noch immer ein nebliger Dunst.

Nur das Stöhnen des Windes in den Stagen und die Dünung der schweren, aufgewühlten See waren zu hören.

Der Durst verstärkte natürlich ihre Erwartungen und ließ jede Minute zu einer Ewigkeit werden. Aber trotz des Unbehagens und der Ungewißheit empfanden sie unterschwellig eine unterdrückte Aufregung. Jede der Wachen stellte wilde Spekulationen darüber an, wie schnell sie die Walfangstation erreichen würden und wie es sein würde zu baden, saubere Kleidung anzuziehen, in einem richtigen Bett zu schlafen und eine Mahlzeit an einem Tisch zu essen.

Die Stunden krochen dahin, und es gab keine Anzeichen dafür, daß sie sich der Küste näherten. Als Worsley um 4 Uhr die Wache übernahm, blieb Shackleton bei ihm am Ruder, um weiterhin nach Land Ausschau zu halten. Sie machten etwa drei Knoten Fahrt; und gegen 6 Uhr hätten sie weniger als fünfzehn Meilen vor der Küste sein müssen – aber es war nichts davon zu sehen, nicht das kleinste bißchen Eis oder ein Fetzen Seetang.

Es wurde 7 Uhr – zwölf Meilen von der Insel entfernt und noch immer keine Spur von ihr. Die erwartungsvolle Atmosphäre wich allmählich einem Gefühl wachsender Anspannung. Einige der Gipfel von Südgeorgien waren fast 3000 Meter hoch; sie hätten sie jetzt sehen müssen.

Um 8 Uhr sollte Shackleton die Wache übernehmen. Aber niemand dachte mehr an Wachen. Statt dessen versammelten sich alle im Cockpit, suchten recht voraus und an beiden Seiten in einer Atmosphäre des Wettbewerbs, der Hoffnung und der Angst. Aber es gab nur die See und den Himmel – so wie immer.

Gegen 9 Uhr schickte Shackleton Crean nach unten, etwas Eintopf zuzubereiten. Als er fertig war, aßen sie ihn eilig, um wieder auf ihre Aussichtsposten zu kommen.

Es war eine seltsame Zeit, eine Zeit des Eifers und der Erwartung – verstärkt durch nagende, unausgesprochene Zweifel. Bald würde alles vorbei sein. Ein Grund zur Aufregung, sogar zum Jubeln. Und trotzdem hörten sie im Hinterkopf eine aufdringliche Stimme, die nicht still sein wollte und ihnen sagte, daß sie vielleicht umsonst Ausschau hielten. Wenn die Insel da war, hätten sie sie bereits vor Stunden sehen müssen.

Dann, kurz nach 10.30 Uhr, entdeckte Vincent einen Klumpen Seetang, und einige Minuten später sahen sie über sich einen Kormoran. Erneut

flackerte Hoffnung auf. Kormorane wagen sich nur selten mehr als fünfzehn Meilen vom Land fort.

Schon bald begann der neblige Dunst sich aufzulösen, wenn auch sehr langsam. Noch immer rasten zerrissene Wolken dicht über die Wasseroberfläche dahin. Aber die Sicht wurde jetzt besser. Zu Mittag war der Nebel fast verschwunden. Noch immer erstreckte sich die unablässig wogende See in alle Richtungen.

»Land!«

Es war McCarthys Stimme, stark und zuversichtlich. Er zeigte direkt geradeaus. Und dort lag sie vor ihnen – eine schwarze, bedrohliche Klippe, an deren Seiten Schnee klebte. Sie war kaum zwischen den Wolken zu erkennen, etwa zehn Meilen entfernt. Einen Moment später zogen die Wolken wie ein Vorhang übers Wasser und versperrten den Männern die Sicht.

Aber das machte nichts. Die Insel war da, und sie alle hatten sie gesehen.

Kapitel 6

Shackleton war der einzige, der sprach.

»Wir haben es geschafft«, sagte er mit seltsam brüchiger Stimme.

Die anderen antworteten nicht. Sie starrten nur geradeaus und warteten darauf, daß das Land wieder auftauchte, um auch wirklich sicher zu sein. Und nach ein oder zwei Minuten, als die Wolken wieder verschwunden waren, sahen sie es erneut. Ein schwaches, dümmliches Grinsen erschien auf ihren Gesichtern – kein Ausdruck des Triumphs oder der Freude, sondern der unendlichen Erleichterung.

Die *Caird* nahm Kurs direkt auf den Punkt, den sie zuerst erblickt hatten, und innerhalb einer Stunde waren sie nahe genug, um die Umrisse der Küstenlinie erkennen zu können. Worsley nahm sein Notizbuch heraus und zeichnete eine grobe Skizze davon.

Dann verglich er sie mit der Karte und stellte fest, daß sie mit dem Gebiet um Kap Demidov übereinzustimmen schien. Wenn dies zutraf, bedeutete es, daß seine Navigation fast fehlerlos gewesen war. Sie waren nur etwa sechzehn Meilen von der Westspitze der Insel entfernt, dem Punkt, den sie ursprünglich angesteuert hatten.

Um 14.30 Uhr befand sich die *Caird* nur noch drei Meilen vor der Küste, und die Männer konnten Flecken grüner Flechten und Streifen gelbbraunen Bültgrases erkennen, das an den steilen Hängen der Landspitze durch den Schnee schimmerte. Pflanzen – die erste lebende Vegetation, die sie seit mehr als sechzehn Monaten zu Gesicht bekamen. Und in gut einer Stunde würden sie sie berühren können.

Alles schien perfekt – aber nicht lange. Innerhalb weniger Minuten erreichte sie das tiefe, grollende Geräusch schwerer Brecher. Dann schossen direkt vor ihnen und steuerbord voraus Gischtfontänen in den Himmel. Als sie näher kamen, sahen sie die Kämme großer, schäumender Sturzwellen, die auf die Küste zurasten, während die Kap Horn-Roller sich ihrer Zerstörung an unerforschten Riffen näherten.

Plötzlich war alles anders. An eine Landung war nicht mehr zu denken, zumindest nicht hier, denn das Boot hätte in diesen Brechern keine zehn

Sekunden überlebt. Diese unnötige Grausamkeit hatten sie nicht verdient! Das Land lag direkt vor ihnen, aber nun, da die Reise fast vorüber war, verwehrte ihnen eine Ironie des Schicksals die Zuflucht.

Sie konnten den Kurs nicht länger halten. Crean übernahm rasch das Ruder von Worsley, der die Karte ausbreitete, damit Shackleton sie studieren konnte. Es mußte eine schnelle Entscheidung getroffen werden.

Wenn der Küstenstreifen vor ihnen Kap Demidov war, und dies schien jetzt fast sicher, zeigte ihnen die Karte zwei mögliche Landeplätze – King Haakon Bay, etwa 10 Meilen nach Osten die Küste entlang, oder Wilson Harbor, direkt nördlich von dem Punkt gelegen, auf den sie jetzt zusteuerten.

Aber King Haakon Bay lag in Ost-West-Richtung und war daher fast völlig dem nordwestlichen Wind ausgesetzt, der jetzt blies. Zudem würden sie bis zur Nacht brauchen, um nur die Einfahrt der Bucht zu erreichen, wo sie alle dort vorhandenen Riffs im Dunkeln umschiffen mußten.

Und Wilson Harbor war zwar nur etwa vier Meilen entfernt, lag aber leider gerade genügend windwärts, um in der schweren See unerreichbar zu bleiben.

Obwohl es also theoretisch zwei Möglichkeiten gab, war keine von beiden wirklich das Risiko wert. Um 15 Uhr lag das Land nur zwei Meilen vor ihnen. Sie hätten es ohne weiteres in weniger als fünfundvierzig Minuten erreichen können; aber sie wären bei dem Versuch ums Leben gekommen.

Daher gab Shackleton um 15.10 Uhr den Befehl beizudrehen. Sie schwenkten den Bug nach Steuerbord und fuhren erneut auf die See hinaus, um dort bis zum Morgen auszuharren und dann einen neuen Anlauf zu nehmen und vielleicht einen Weg durch die Riffe zu finden.

Worsley nahm sein Navigationsbuch heraus und notierte folgendes:

»… Schwere westliche Dünung.

Sehr wilde, unruhige See.

Lagen in der Nacht seewärts an; Wind nimmt zu …«

Sie hielten Kurs Südsüdost, damit sie weit genug von der Küste fortkamen und sicher beidrehen konnten, um auf den Morgen zu warten. Als das Boot vor dem Wind nach Backbord krängte, sprach keiner von ihnen ein Wort. Jeder für sich kämpfte irgendwie darum, seine ungeheure Enttäuschung zu verwinden. Aber es lag noch eine weitere Nacht vor ihnen.

Gegen 17 Uhr begann es zu dämmern, und der Himmel hinter dem Achterschiff der *Caird* leuchtete in lebhaften, fast lodernden Schattierungen von Orange und Rot, die jedoch bald verblaßten. Um 18 Uhr war es dunkel.

Über ihnen brauten sich schwere dunkle Wolken zusammen, und der Wind frischte stark auf und drehte allmählich auf West. Crean bereitete ein wenig Eintopf zu, aber der Boden des verdorbenen Fasses war fast erreicht, und das Essen schmeckte besonders faul. Es kostete die Männer große Überwindung, es hinunterzuwürgen.

Der Wind klang immer unheimlicher und nahm mit jeder Stunde zu. Um 20 Uhr begann es zu regnen. Schon bald verwandelte sich der Regen zuerst in Graupel und dann in Hagel, der auf die Leinwandabdeckung trommelte. Um 23 Uhr hatte der Wind Orkanstärke erreicht, und die *Caird* geriet in eine Kreuzsee, die aus allen Richtungen auf sie zuzukommen schien und das Boot hin und her schleuderte.

Bis Mitternacht liefen sie vor dem achterlichen Sturm; und obwohl sie nicht die geringste Ahnung hatten, wo sie sich befanden, entschied Shackleton, sie müßten weit genug von der Küste entfernt sein, um beidrehen zu können. Crean und McCarthy tasteten sich vorsichtig im Dunkeln zum Bug, holten Großsegel und Fock ein und hißten dann die Fock am Großmast. Der Bug der *Caird* wurde in den Wind gedreht, und das lange Warten auf den Tagesanbruch begann.

Der Rest der Nacht glich einer Ewigkeit, in der zuerst die Sekunden ertragen werden mußten, bis sie zu Minuten wurden, die schließlich eine Stunde ergaben. Und die ganze Zeit heulte der Wind, wie sie ihn noch nie in ihrem Leben hatten heulen hören.

Endlich brach der Morgen des 9. Mai an, aber es wurde nicht wirklich hell. Statt dessen wich die Schwärze der Nacht langsam einer dicken grauen Wolkendecke. Die tatsächliche Geschwindigkeit des Windes konnte nur geschätzt werden, aber sie betrug mindestens fünfundsechzig Knoten. Die Kreuzseen waren so heftig wie zuvor, und hinzu kam jetzt noch eine turmhohe westliche Dünung, die der Sturm landeinwärts vor sich her trieb. Die Sturzwellen, die auf die Küste zurasten, waren bis zu zwölf Meter hoch.

Mit ihrem erbärmlichen kleinen Fetzen eines vom Wind gestrafften Focksegels stieg die *Caird* zur Krone jeder heranrauschenden Welle auf und erzitterte durch die Wut des Sturms. Er schien fast stark genug, um die Leinwandabdeckung des Bootes abzuschälen. Es war kaum möglich zu

atmen, denn die Atmosphäre war eine gesättigte Substanz, die nicht aus Luft, sondern vielmehr aus Regen, Schnee und vom Wind getriebenem Dunst bestand, der von der Wasseroberfläche aufstieg.

Die Sicht war auf einen dunstigen Bereich rund um das Boot reduziert. Dahinter gab es nur eine graue Eintönigkeit, die ohne Unterlaß kreischte.

Und obwohl sie nicht die leiseste Ahnung hatten, wo sie sich befanden, wußten die Männer eines nur zu genau: Irgendwo in Lee warteten die schwarzen Felsen von Südgeorgien, die beständig diese kolossalen Attacken des Wassers zurückschleuderten – wie weit, konnte niemand von ihnen sagen.

Es schien unvorstellbar, aber in den Morgenstunden wurde der Wind sogar noch stärker, und gegen Mittag blies er mit fast achtzig Knoten aus Südwest. Eine Mahlzeit zuzubereiten war unmöglich, aber ihnen war ohnehin nicht danach, irgend etwas zu essen. Ihre Zungen waren vom Durst geschwollen und ihre Lippen aufgeplatzt und blutig. Jeder konnte soviel von der kalten Schlittenration essen, wie er wollte, und einige versuchten, ein wenig davon zu kauen, aber es fehlte ihnen der Speichel, um richtig schlucken zu können.

Der Bug der *Caird* wurde weiterhin im Wind gehalten. Aber die Männer schauten nach achtern und versuchten, einen flüchtigen Blick auf die Insel und die tückischen Riffe zu erhaschen, die sie am gestrigen Nachmittag in Schach gehalten hatten. Sie hörten sie den ganzen Morgen über näher kommen. Tief unter dem schrillen Kreischen des Windes und der wilden Aufruhr der See gab es einen dumpfen, dunklen Herzschlag, den sie mehr spürten als hörten – den Anprall der Wellen an der Küste, vom Wasser übertragen als eine Reihe von Schlägen, die das Boot trafen.

Etwa gegen 14 Uhr sahen sie, wo sie sich befanden. Wie durch eine Laune des Windes rissen die Wolken auf, und zwei bedrohliche Gipfel erhoben sich über einer Reihe von Klippen und steilen Gletscherwänden, die in die See hinabfielen. Die Küstenlinie schien kaum mehr als eine Meile entfernt zu sein.

Aber zu ihrem Entsetzen erkannten sie bei diesem flüchtigen Blick, daß sie sich nur knapp außerhalb der Linie der Rückströmung befanden, dem Punkt, an dem die See sich nicht mehr wie eine Dünung verhält, sondern sich in Sturzwellen verwandelt, die sich immer schneller ihrer Zerstörung am Land nähern. Sie konnten spüren, wie sie unter der Dünung kurz am

Boot zerrte, versuchte, es in ihre Klauen zu bekommen und in Richtung Strand zu schleudern. Es schien, als hätten sich der Wind, die Strömung und sogar die See selbst zu dem einzigen Zweck verbündet, dieses winzige Boot, das bisher all ihrer Zerstörungswut getrotzt hatte, ein für allemal zu vernichten.

Ihnen blieb keine andere Wahl, als die Segel zu setzen und zu versuchen, sich windwärts vom Ufer weg und hinein in die Klauen des teuflischen Sturms zu bewegen. Aber es war unmöglich. Kein Boot – am wenigsten die *Caird* – konnte unter solchen Bedingungen gegen den Wind ankämpfen.

Shackleton stürzte zum Heck und übernahm die Steuerleinen von Crean. Dann krochen Crean und Worsley auf die Abdeckung und zogen sich, auf dem Bauch liegend, nach vorn. Hätten sie aufrecht gestanden, wären sie über Bord gestoßen oder geweht worden. Schließlich erreichten sie den Großmast, klammerten sich an ihm fest und kamen vorsichtig auf die Beine. Der Wind war so stark, daß sie die Fock kaum einholen konnten. Als es ihnen nach einigen Minuten gelang, fiel der Bug der *Caird* sofort wieder in das nächste Wellental. Die beiden Männer stürzten nach vorne und machten die Fock eilig am Fockstag fest.

McCarthy mußte ihnen mit dem Großsegel helfen, denn hätte der Wind es zu packen bekommen, hätten sie auch mit vereinten Kräften nicht verhindern können, daß er es ihnen aus den Händen riß.

Aber endlich waren Groß- und Besansegel festgemacht und gerefft. Dann drückte Shackleton den Bug der *Caird* nach Südost herum, und der Wind verpaßte dem Boot einen Schlag, der es fast zum Kentern gebracht hätte. Shackleton schrie aufgeregt zu McNeish und Vincent herunter, sofort den Ballast zu verlagern. Auf den Steinen kniend und so schnell arbeitend, wie es ihre Kräfte erlaubten, türmten sie die Steine an der Steuerbordseite auf, und die *Caird* richtete sich wieder ein wenig auf.

Sie bewegte sich eine halbe Bootslänge nach vorne, bevor die erste Welle sie erfaßte und stoppte. Der Druck der Wassermassen, die über die Mastspitze schossen, war so groß, daß die Bugplanken sich öffneten und Wasser in kleinen Rinnsalen durch die Fugen drang. Wieder drängte das Boot vorwärts, und wieder brachte es die See zum Stehen. Das Ganze wiederholte sich so lange, bis es aussah, als würden im nächsten Moment die Planken bersten oder der Mast herausgerissen.

Das Wasser kam jetzt von oben und von unten. Es stieg so schnell, daß zwei Männer alleine nicht damit fertig wurden. Also rief Shackleton alle Männer für diese Aufgabe zusammen – drei an die Pumpe und einen, der mit dem Kochtopf schöpfte. Auf diese Weise blieb immer ein Mann übrig, um denjenigen abzulösen, der als erster Anzeichen von Erschöpfung zeigte.

Trotz all ihrer Bemühungen schienen sie einfach nicht vom Fleck zu kommen. Hin und wieder rissen die Wolken auf und enthüllten die Küste an Backbord, so nah wie immer. Nach über einer Stunde hatte sich als wahr erwiesen, was sie befürchtet hatten – es war unmöglich. Kein Boot konnte in einem solchen Sturm gegen den Wind ankommen.

Shackleton hatte die sichere Empfindung, daß das Ende kurz bevorstand.

Aber tatsächlich machten sie Fahrt. An den undeutlichen Umrissen der Küste war es nicht zu erkennen – aber es geschah.

Sie bemerkten es plötzlich, kurz nach 16 Uhr, als ein kurzes Nachlassen des Sturms am Backbordbug einen großen, schroffen Gipfel erkennen ließ. Es war Annenkov Island; etwa fünf Meilen vor der Küste tauchte der 600 Meter hohe Berggipfel aus dem Meer auf. Und sie erkannten sofort, daß er direkt auf ihrem Weg lag.

Obwohl der Bug der *Caird* eindeutig seewärts zeigte, konnten sie es nicht verhindern, daß der Sturm sie mit dem Wind abtrieb. Daher bewegten sie sich eher seitwärts als vorwärts. Und es gab auch keine Möglichkeit beizudrehen. Hinter ihnen lag die Küste, und die Karte zeigte, daß nach Backbord eine ununterbrochene Reihe von Riffen auf sie wartete. In Steuerbord dagegen lag die offene See – und dies war der einzige Weg, den sie nicht einschlagen konnten, da der Wind aus dieser Richtung blies.

Es blieb ihnen also nichts anderes übrig, als weiterhin Südostkurs zu halten, so hart am Wind wie möglich, und Gott darum anzuflehen, daß sich das Boot irgendwie an der Insel vorbeischieben konnte – wenn es überhaupt so lange hielt. Weder das eine noch das andere erschien ihnen sehr wahrscheinlich.

Mittlerweile dämmerte es, obwohl der Himmel ein wenig aufklarte und Annenkov Island die meiste Zeit über deutlich als schwarze Masse vor dem Himmel zu erkennen war.

Der Anblick, den die Insel beim Näherkommen bot, war jedoch noch ehrfurchtgebietender. Während sie buchstäblich in den grimmigen Klauen des Sturms gefangen waren und nur darum kämpften, sich über Wasser zu

halten, lag nach Backbord diese riesige, hoch aufragende Masse, die unaufhaltsam durch die Dunkelheit näher rückte. Schon bald hörten sie das dumpfe Dröhnen der Brandung an den Klippen.

Nur der Mann am Ruder konnte sehen, was geschah, denn die anderen wagten es nicht, auch nur eine Sekunde mit dem Schöpfen aufzuhören, aus Angst, das Wasser könne schneller sein als sie. Von Zeit zu Zeit wechselten sie sich bei ihren Arbeiten ab, um sich ein wenig zu erholen. Durst spielte schon lange keine Rolle mehr, ebensowenig wie alles andere: Es gab nur noch den Kampf, das Boot über Wasser zu halten. Jeder Steuermann, der auf Posten war, dachte an die Angst der Männer unten und rief ihnen beruhigend zu: »Sie kommt frei – sie schafft es.«

Aber sie schaffte es nicht. Um 19.30 Uhr trieben sie direkt vor der Insel, und ihre Landmasse dominierte jetzt alles, was leewärts lag. Das Geräusch sich brechender Wellen übertönte nun beinahe das Kreischen des Windes. Die schäumende Rückströmung der Brecher von den Klippen wirbelte um die *Caird* herum, und der gewaltige, schneebedeckte Gipfel, der über ihnen aufragte, war so nah, daß sie den Kopf in den Nacken legen mußten, um ihn zu sehen.

Worsley verspürte ein Gefühl des Bedauerns. Er erinnerte sich an das Tagebuch, das er geführt hatte, seit die *Endurance* vor beinahe siebzehn Monaten von Südgeorgien aus aufgebrochen war. Dieses Tagebuch, eingewickelt in Lumpen und völlig aufgeweicht, lag nun im Vordeck der *Caird* verstaut. Wenn sie unterging, würde es auch untergehen. Worsley dachte nicht so sehr ans Sterben, denn dies schien jetzt unvermeidlich, sondern daran, daß niemand je erfahren würde, wie kurz sie vor der Rettung gestanden hatten.

Schweigend und angespannt wartete er am Ruder, gewappnet für den letzten, vernichtenden Aufprall, wenn der Boden der *Caird* an einem unbemerkten Felsen zerschellen würde. Während er das Meer beobachtete und das Wasser über sein Gesicht lief und von seinem Bart heruntertropfte, kam im Osten langsam der Horizont in Sicht.

»Sie kommt frei!« schrie er. »Sie schafft es!«

Die Männer hielten inne, und als sie aufblickten, sahen sie in Lee die Sterne leuchten. Die Insel lag nicht mehr auf ihrem Kurs. Sie hatten keine Ahnung, wie und warum – vielleicht hatte irgendeine unerwartete

Gegenströmung sie von der Küste fortgetrieben. Aber niemand suchte jetzt nach einer Erklärung. Sie wußten nur eins: Das Boot war verschont worden.

Jetzt blieb nur noch ein Hindernis, Mislaid Rock, eine dreiviertel Meile hinter der Westspitze von Annenkov Island. Sie hielten beharrlich Kurs nach Südosten und blieben hart am Wind, um dem Felsen im Meer auszuweichen. Aber irgendwie schien jetzt alles leichter zu gehen. Das Brüllen der Brecher wurde schwächer, und um 21 Uhr wußten sie, daß sie in Sicherheit waren.

Mit einem Mal fühlten sie sich seltsam erschöpft, starr und sogar gleichgültig. Auch der Sturm schien des Kämpfens müde, oder vielleicht wußte er, daß er verloren hatte, denn der Wind flaute rasch ab, und innerhalb von nur dreißig Minuten drehte er auf Südsüdwest.

Die *Caird* schlug jetzt einen nordwestlichen Kurs ein und begab sich auf einen großen Bogen um Südgeorgien. Die See ging noch immer hoch, aber die Bösartigkeit war von ihr gewichen.

Die Männer mußten fast bis Mitternacht pumpen, um die Wasserlast der *Caird* so weit zu reduzieren, daß sie mit drei Mann manövrierfähig blieb. Dann wurde Worsleys Wache nach unten geschickt, um ein wenig zu schlafen, während Shackleton, Crean und McNeish ihre Posten einnahmen.

Erneut kehrte ihr Durst zurück, schlimmer als jemals zuvor. Aber es war nur noch ein knapper Liter Wasser übrig, und Shackleton bestand darauf, ihn bis zum Morgen aufzuheben.

Um 3.30 Uhr übernahm Worsleys Wache, und gegen 7 Uhr kam Südgeorgien wieder in Sicht, etwa zehn Meilen nach Steuerbord.

Sie hielten direkt Kurs auf die Insel, aber die *Caird* hatte kaum Fahrt aufgenommen, als der Wind auf Nordwest sprang und stark abflaute. So kamen sie den ganzen Morgen über zwar stetig, aber quälend langsam vorwärts. Am Mittag waren sie erneut fast querab von Kap Demidov, und direkt vor ihnen lagen zwei einladende Gletscher – Eis, das zu Wasser geschmolzen werden konnte. Aber sie wußten, daß sie sie nicht vor Einbruch der Dunkelheit erreichen würden.

Sie änderten den Kurs und steuerten King Haakon Bay an. Zwanzig Minuten lang machten sie gute Fahrt, aber dann drehte der verfluchte Wind wieder und trieb sie ab. Diesmal blies er aus Osten, direkt aus der Bucht.

Die Segel wurden eingeholt, und während Shackleton am Ruder saß, wechselten sich die anderen Männer an den Riemen ab, jeweils zwei

zugleich. Es dauerte nicht lange, bis die Strömung auf Süd drehte und damit dem Wind half, das Boot von der Küste fernzuhalten. Und bald zeigte sich, daß die Männer kaum mehr erreichten, als ihren Standort zu halten. Doch um 15 Uhr hatten sie es endlich geschafft, der Insel so nahe zu kommen, daß sie relativ ruhiges Wasser in der Bucht hinter den Riffen und auch eine scheinbar sichere Passage erkennen konnten. Aber vor Einbruch der Dunkelheit ließ sich die Durchfahrt unmöglich erreichen.

Es war Zeit für einen letzten verzweifelten Versuch. Für eine weitere Nacht, diesmal ohne einen Tropfen Wasser und vermutlich mit einem weiteren Sturm, hatten sie einfach keine Kraft mehr.

Rasch setzten sie alle Segel und steuerten auf die schmale Öffnung zwischen den Riffen zu. Aber sie mußten direkt gegen den Wind segeln, was die *Caird* einfach nicht schaffte. Viermal wendeten sie, und viermal versuchten sie, gegen den Wind aufzukreuzen. Viermal scheiterten sie.

Inzwischen war es weit nach 16 Uhr, das Licht wurde allmählich schwächer. Sie steuerten die *Caird* eine Meile nach Süden und versuchten, den Wind so weit wie möglich querab einzufangen. Dann wendeten sie erneut auf den Steuerbordbug. Diesmal gelang es der *Caird* mit letzter Kraft, durch die Öffnung zu schlüpfen.

Sofort wurden die Segel eingeholt und die Ruder ausgebracht. Sie ruderten etwa zehn Minuten, bis Shackleton an Steuerbord eine kleine Bucht zwischen den Klippen entdeckte.

Die Einfahrt war durch kleine Riffe geschützt, über denen sich die Wellen der Dünung brachen. Aber es gab eine Öffnung – auch wenn sie so schmal war, daß die Ruder im letzten Moment eingezogen werden mußten.

Etwa 200 Meter dahinter lag ein steiler, felsiger Strand. Shackleton stand im Bug und hielt die zerfetzten Überreste der Treibankerleine in der Hand. Schließlich stieg die *Caird* mit einer Welle nach oben, und ihr Kiel berührte die Steine. Shackleton sprang von Bord und hielt sie fest.

Die anderen Männer kletterten hinter ihm her, so schnell sie konnten.

Es war 17 Uhr am 10. Mai 1916, und sie standen endlich wieder auf der Insel, von der sie vor 522 Tagen losgesegelt waren.

Dann hörten sie ein tropfendes Geräusch. Nur ein paar Meter weiter lief ein kleiner Süßwasserbach von den Gletschern hoch oben auf den Strand.

Im nächsten Augenblick lagen alle Männer auf den Knien und tranken.

VII. TEIL

Kapitel 1

Es war ein merkwürdig stiller Moment, fast ohne jegliche Freude. Sie hatten das Unmögliche geschafft, aber um welchen Preis! Jetzt, da alles vorüber war, wußten sie nur, daß sie unsagbar müde waren – zu müde, um mehr als die vage Erkenntnis zu genießen, daß sie gewonnen hatten. Aber es gelang ihnen noch, sich gegenseitig die Hände zu schütteln; irgendwie schien es angebracht.

Dennoch drohte selbst in diesem kurzen Augenblick des Triumphs wieder die Tragödie: Die Brandung in der Bucht war besonders hoch. Sie hatte das Heck der *Caird* herumgerissen, und das Boot schlug gegen die Felsen.

Die Männer stolperten wieder den Strand hinunter, aber die Felsen waren rauh und ihre Beine vor Schwäche weich wie Gummi. Als sie das Boot erreichten, war das Ruder bereits abgerissen worden. Die *Caird* mußte aus dem Wasser gezogen werden – und das bedeutete, sie zu entladen. Also bildeten sie eine Kette und begannen mit der anstrengenden Arbeit. Als sie damit fertig waren, warfen sie die verhaßten Ballaststeine über Bord.

Das wahre Ausmaß ihrer Schwäche zeigte sich schließlich, als sie die *Caird* über die Hochwasserlinie den Strand hinaufziehen wollten. Selbst unter Aufbietung all ihrer Kräfte konnten sie kaum mehr ausrichten, als das Boot vor und zurück zu schaukeln. Nach etwa sechs Versuchen erkannte Shackleton, daß es keinen Sinn hatte weiterzumachen, bevor sie sich ausgeruht und etwas gegessen hatten.

Eine Leine wurde am Bug der *Caird* angebunden und an einem Felsbrocken befestigt. Sie ließen das Boot am Ufer liegen, wo es gegen die Felsen schlug.

Etwa dreißig Meter links den Strand hinauf hatten sie eine kleine Höhle entdeckt und zogen nun ihre Schlafsäcke und ein paar Vorräte dorthin. Es stellte sich jedoch heraus, daß es kaum mehr als eine Einbuchtung in den Klippen war. Gigantische, mindestens vier Meter lange Eiszapfen hingen herunter und bildeten eine Art Frontwand. Sie krochen hindurch und stellten fest, daß die Höhle etwa vier Meter tief und groß genug war, um ihnen Schutz zu bieten.

Crean zündete ein Feuer an und wärmte etwas Seehundeintopf auf. Um 20 Uhr waren sie mit Essen fertig, und Shackleton sagte ihnen, sie sollten sich hinlegen; ein Mann müßte bei der *Caird* Wache halten. Shackleton übernahm die erste Schicht. Die anderen krochen in ihre nassen, aber herrlich ruhig daliegenden Schlafsäcke und schliefen innerhalb von Sekunden wie bewußtlos.

Alles ging gut bis etwa 2 Uhr nachts. Tom Crean hielt Wache, als eine besonders große Welle die *Caird* erfaßte und sie losriß. Crean, dem es gerade noch gelungen war, die Bugleine zu fassen, rief um Hilfe. Aber als die anderen aufgewacht waren und den Strand hinuntereilten, war Crean beinahe bis über den Kopf ins Wasser gezogen worden.

Mit vereinten Kräften gelang es ihnen, das Boot wieder an Land zu ziehen. Dann versuchten sie, die *Caird* umzudrehen und so den Strand hinaufzuziehen. Aber wieder fehlte ihnen die Kraft.

Sie standen kurz vor der völligen Erschöpfung, aber selbst ihre verzweifelte Sehnsucht nach Schlaf verblaßte angesichts des möglichen Verlusts des Bootes. Shackleton entschied, sie würden bis zum Tagesanbruch bei der *Caird* bleiben.

Dann setzten sie sich hin und warteten auf den Morgen. Aber sie fanden keinen Schlaf, denn immer wieder mußten sie das Boot von den Felsen wegziehen.

Shackleton ließ das Geschehene im Geist Revue passieren. Er hatte ursprünglich gehofft, diesen Ort nur als Zwischenstation zu nutzen, um die Wasservorräte aufzufüllen, ein paar Tage auszuruhen und dann die Küste entlang nach Leith Harbor vorzudringen. Aber nun hatte die *Caird* ihr Ruder verloren. Und um sich wirklich ausruhen zu können, mußten sie zunächst das Boot aus dem Wasser ziehen. Zu diesem Zweck würden sie es leichter machen und die Abdeckung entfernen müssen, da ihnen die Kraft fehlte, es auf andere Weise an Land zu bringen. Aber wenn sie dies taten, wäre die *Caird* kaum in der Lage, es wieder mit der See aufzunehmen.

Als Shackleton auf dem Felsen saß und auf den Morgen wartete, beschloß er, nicht nach Leith Harbor zu segeln, sondern auf der Südseite der Insel zu bleiben und mit zwei Männern über Land zu gehen, um Hilfe zu holen.

Auf dem Wasser wäre es eine Fahrt von über 130 Meilen um die Westspitze der Insel herum und dann die Nordküste entlang gewesen. Über Land mußten sie nur neunundzwanzig Meilen in gerader Linie hinter sich

bringen. Der einzige Unterschied bestand darin, daß in dem Dreivierteljahrhundert, seit Menschen nach Südgeorgien gekommen waren, niemand jemals die Insel zu Fuß durchquert hatte – aus dem einfachen Grund, daß es nicht möglich war.

Die höchsten Gipfel Südgeorgiens ragen kaum mehr als 3000 Meter auf, was für Bergsteiger gewiß keine große Höhe ist. Aber ein Experte beschrieb das Innere der Insel einmal als »ein Sägeblatt, das sich in die Erhebungen der Berge und Gletscher geschlagen hat, die dann jäh in die nördliche See hinabfallen.« Mit anderen Worten: Über Land war die Insel unpassierbar.

Shackleton wußte es – aber er hatte keine andere Wahl. Nach dem Frühstück teilte er den Männern seine Entscheidung mit. Alle akzeptierten sie gewohnheitsgemäß und ohne Fragen zu stellen. Shackleton sagte, er wolle so bald wie möglich aufbrechen, zusammen mit Worsley und Crean.

Aber vorher mußte noch einiges erledigt werden. McNeish und McCarthy entfernten die Abdeckung und die zusätzlichen Planken der *Caird*, während Shackleton, Crean und Worsley den Boden der Höhle mit Steinen und trockenem Bültgras auslegten. Vincent blieb in seinem Schlafsack, denn er litt unter starkem Rheuma.

Am Mittag hatte McNeish das Oberwerk der *Caird* so weit entfernt, daß sie wesentlich leichter war und die Männer versuchen konnten, sie an Land zu ziehen. Und diesmal gelang es ihnen – wenn auch nur unter größten Mühen. Sie schoben sie Zentimeter um Zentimeter den Strand hinauf, denn alle paar Minuten mußten sie eine Pause einlegen, um sich auszuruhen. Um 13 Uhr befand sich das Boot sicher über der Hochwasserlinie.

Später am Nachmittag kletterten Shackleton und Crean auf einen Hang an der Spitze der Bucht hinauf und entdeckten dort zahlreiche weiße Flecken zwischen den Felsen. Es waren junge Albatrosse in ihren Nestern. Shackleton ging zurück, holte ein Gewehr, und sie erschossen einen erwachsenen Vogel und ein Junges. Sie aßen sie zum Abendessen; Worsley schrieb über den älteren Vogel: »Gutes Essen, aber etwas zäh.« McNeish notierte einfach: »Es war ein Festmahl.«

Danach krochen sie in die Schlafsäcke und schliefen zwölf Stunden ohne Unterbrechung. Am Morgen fühlten sich alle unendlich viel besser. Später am Tag notierte McNeish begeistert: »Seit fünf Wochen haben wir es nicht mehr so angenehm gehabt. Wir aßen 3 junge & 1 alten Albatros zum Lunch, zusammen mit einem halben Liter Sauce, & es war besser als jede

Hühnersuppe, die ich je bekommen habe. Ich habe gerade daran gedacht, was die Kameraden [auf Elephant Island] sagen würden, wenn sie so etwas zu essen hätten.«

Shackleton und Worsley hatten inzwischen die Umgebung erkundet und sich davon überzeugt, daß die Insel fast undurchdringlich war. Außer der Bucht, in der sie kampierten, ragten die Felsenkämme und Gletscher überall fast senkrecht nach oben.

Daher beschloß Shackleton, mit der *Caird* zur Spitze der King Haakon Bay zu segeln, eine Entfernung von etwa sechs Meilen. Der Seekarte entnahmen sie, daß das Gelände dort ein wenig gastlicher sein mußte; zudem wären sie dort auch sechs Meilen näher an Stromness Bay auf der gegenüberliegenden Seite der Insel, wo sich die Walfangstationen befanden.

Zwar handelte es sich nur um eine kurze Strecke, aber Shackleton erkannte, daß die Männer noch nicht dazu imstande waren. Also erholten sie sich zwei weitere Tage und aßen, soviel sie konnten. Je mehr ihre Kräfte zurückkehrten und die nervliche Anspannung wich, desto stärker erfüllte sie ein wunderbares Gefühl der Sicherheit, einzig überschattet von dem Wissen um die Verantwortung, die sie für die Schiffbrüchigen auf Elephant Island trugen.

Der 14. Mai war der für die Fahrt zur Spitze der Bucht vorgesehene Tag; aber am Morgen war es windig und regnerisch, so daß das Unternehmen auf den nächsten Tag verschoben werden mußte. Am Nachmittag gab es ermutigende Anzeichen dafür, daß das Wetter aufklarte. McNeish schrieb: »Ich stieg den Hügel hinauf & legte mich ins Gras & das erinnerte mich an alte Zeiten *zu Hause*, als ich am Hang saß & aufs Meer hinaussah.«

Am nächsten Morgen standen sie bei Anbruch der Dämmerung auf. Die *Caird* wurde beladen und ohne Mühe den Strand hinunter ins Wasser geschoben. Um 8 Uhr kam sie aus der Bucht frei und fuhr in die offene Bucht hinein. Es wehte ein kräftiger Nordwestwind, und schon bald schien die Sonne durch die Wolken.

Es war eine beinahe sorglose Fahrt, bei der die *Caird* elegant über das glitzernde Wasser dahinsegelte. Nach einer Weile begannen die Männer sogar zu singen. Shackleton dachte, man hätte sie ohne weiteres für eine Picknickgesellschaft halten können, die einen Ausflug machte – wenn man einmal von ihrem verwahrlosten Aussehen absah.

Kurz nach Mittag umrundeten sie eine hohe Klippe, hinter der ein geschützter, sanft abfallender Strand aus Sand und Kieselsteinen lag. Er war von Hunderten von See-Elefanten bevölkert – genug, um sie auf unabsehbare Zeit mit Essen und Brennstoff zu versorgen. Um 12.30 Uhr waren sie an Land.

Die *Caird* wurde außer Reichweite des Wassers gezogen und dann umgedreht. McCarthy stützte sie an einer Seite mit Steinen ab, und als er fertig war, legten sie ihre Schlafsäcke hinein. Sie beschlossen, den Ort »Peggotty Camp« zu nennen, nach der armen, aber ehrlichen Familie aus Dickens' *David Copperfield*.

Shackleton konnte es kaum abwarten aufzubrechen, denn der Winter nahte und das Wetter würde über kurz oder lang schlechter werden. Zudem hatten sie Vollmond, und sie brauchten unbedingt Licht, wenn sie nachts durch die Berge marschieren wollten. Aber der Morgen des 16. Mai war bewölkt und regnerisch, so daß sie fast den ganzen Tag unter der *Caird* verbringen mußten. Sie verbrachten die Zeit damit, den Weg zu besprechen, und McNeish reparierte ihre Stiefel für die Bergtour. Er hatte vier Dutzend Nägel von der *Caird* entfernt und schlug acht davon in jeden Stiefel der Überlandmannschaft.

Am 17. Mai konnten sie noch immer nicht aufbrechen, weil es hagelte und ein scharfer Wind blies. Worsley ging zusammen mit Shackleton zum äußersten östlichen Ende der Bucht, um so viel wie möglich vom Hinterland der Insel auszukundschaften. Aufgrund der schlechten Sicht war es keine sehr erfolgreiche Mission, obwohl Shackleton sich davon überzeugen konnte, daß es offenbar einen Schneehang gab, der vom Rand der Bucht hinauf ins Innere der Insel führte.

Sie hatten ihre Ausrüstung zuerst auf einem kleinen Schlitten hinter sich herziehen wollen und McNeish aus Treibholzstücken ein provisorisches Gefährt zurechtzimmern lassen. Aber als sie es ausprobierten, erwies es sich als völlig ungeeignet, und der Plan wurde wieder verworfen.

Der 18. Mai brachte erneut schlechtes Wetter, und Shackleton verlor fast die Geduld darüber, daß sie noch immer nicht fortkamen. Sie verbrachten einen Tag voller Anspannung, an dem sie ein weiteres Mal ihre Ausrüstung überprüften und auf einen Wetterumschwung warteten.

Sie hatten beschlossen, mit leichtem Gepäck zu wandern, sogar ohne Schlafsäcke. Jeder aus der Überlandmannschaft mußte seine eigene

Zuteilung an Schlittenration und Zwieback für drei Tage tragen. Dazu nahmen sie einen Primuskocher und genügend Brennstoff für sechs warme Mahlzeiten sowie einen kleinen Kochtopf und eine halbvolle Schachtel Zündhölzer mit, zwei Kompasse, ein Fernglas, ein etwa fünfzehn Meter langes, zusammengeknotetes Seil sowie ein Zimmermannsbeil zum Abschlagen von Eis.

Der einzige nicht überlebensnotwendige Gegenstand, den Shackleton erlaubte, war Worsleys Tagebuch.

Als der Abend hereinbrach, schlug das Wetter um, und der Himmel klarte allmählich auf. Shackleton ging zu McNeish, dem er die Verantwortung für die zurückbleibenden drei Männer übertrug. Er gab ihm letzte Anweisungen und schrieb folgenden Brief in sein Tagebuch:

18. Mai 1916
Südgeorgien

Sir,
ich stehe kurz vor dem Versuch, Husvik an der Ostküste dieser Insel zu erreichen, um Hilfe für unsere Gruppe herbeizuholen. Ich übergebe Ihnen die Verantwortung für die restliche Gruppe, für Vincent, McCarthy und Sie selbst. Sie werden hier bleiben, bis Hilfe eintrifft. Sie haben reichlich Seehundfleisch, das Sie nach Maßgabe Ihrer Tüchtigkeit mit Vögeln & Fisch ergänzen können. Ihnen bleibt eine doppelläufige Flinte, fünfzig Patronen [und andere Rationen]. … in Ihrem Besitz befindet sich auch die notwendige Ausrüstung, um sich auf unbegrenzte Zeit am Leben zu erhalten. Falls ich nicht zurückkehren sollte, rate ich Ihnen, den Winter abzuwarten und zur Ostküste zu segeln. Die Route, die ich nach Husvik einschlage, ist nach der Kompaßnadel *östlich*.

Ich gehe davon aus, Ihnen in ein paar Tagen Hilfe zu bringen.

Hochachtungsvoll,
E.H. Shackleton

Kapitel 2

Die anderen krochen in die Schlafsäcke, aber Shackleton konnte nicht schlafen und ging immer wieder hinaus, um nach dem Wetter zu sehen. Es klarte auf, wenn auch nur sehr langsam. Auch Worsley stand gegen Mitternacht auf, um zu sehen, welche Bedingungen herrschten.

Um 2 Uhr schien der Mond hell auf sie herab, und die Luft war klar. Shackleton sagte, daß der Zeitpunkt jetzt gekommen sei.

Ein letzter Eintopf wurde zubereitet, und sie aßen ihn, so schnell sie konnten. Shackleton wollte um ihren Aufbruch möglichst wenig Aufhebens machen, um die Tragweite ihrer Trennung für die Zurückbleibenden nicht zu unterstreichen. In ein paar Minuten hatten sie ihre spärliche Ausrüstung zusammengetragen. Dann schüttelten sich alle zum Abschied die Hände, und Shackleton, Worsley und Crean krochen unter der *Caird* hervor. McNeish begleitete sie etwa 200 Meter, schüttelte noch einmal jedem von ihnen die Hand und wünschte ihnen Glück. Dann ging er langsam ins Peggotty Camp zurück.

Es war 3.10 Uhr. Die letzte Reise hatte begonnen. Die drei Männer gingen die Küste entlang zum Rand der Bucht und begannen dann den Aufstieg über einen recht steilen, schneebedeckten Hang.

Shackleton übernahm die Spitze und legte ein rasches Tempo vor. Die erste Stunde stapften sie ohne Pause bergan. Aber der Schnee unter ihren Füßen war weich, so daß sie bis zu den Knöcheln einsanken und schon bald die Anstrengung in ihren Beinen spürten. Als sie eine Höhe von etwa 750 Metern erreicht hatten, flachte der Hang jedoch ab.

Auf der Seekarte, die sie mit sich führten, war nur die Küstenlinie von Südgeorgien eingezeichnet – wobei ein großes Stück davon fehlte. Das Landesinnere war leer. Daher konnten sie sich nur an dem orientieren, was sie sahen, und Shackleton wollte unbedingt herausfinden, was vor ihnen lag. Aber gegen 5 Uhr zog dichter Nebel auf und hüllte alles in ein so diffuses Licht, daß selbst der Schnee unter ihren Füßen erst dann Wirklichkeit wurde, wenn sie ihn berührten. Shackleton meinte, es sei das beste, wenn sie sich anseilten.

Bei Tagesanbruch schätzte Worsley, daß sie etwa fünf Meilen zurückgelegt hatten, und als die Sonne höher stieg, begann der Nebel sich zu lichten. Vor sich sahen sie einen riesigen, schneebedeckten See, der nur wenig nach links von ihrem östlichen Marschkurs abwich. Der See war ein Glücksfall, denn er verhieß die Möglichkeit einer ebenen Route an seinen Ufern entlang.

Eine Stunde marschierten sie mühelos bergab auf den See zu, als immer mehr Spalten den Boden durchzogen. Zuerst waren sie dünn und seicht, aber schon bald wurden sie breiter und tiefer, und die Männer erkannten, daß sie dabei waren, einen Gletscher hinabzusteigen. Dies war sehr ungewöhnlich, denn Gletscher ergießen sich nur selten in Seen – und doch lag der See einladend zu ihren Füßen.

Um 7 Uhr stand die Sonne bereits hoch genug, um die letzten Spuren des Nebels verschwinden zu lassen, und plötzlich erkannten sie, daß ihr »See« sich bis zum Horizont erstreckte.

Sie waren auf Possession Bay zugewandert, auf das offene Meer an der Nordküste von Südgeorgien.

Sie hatten etwa sieben Meilen zurückgelegt und die Insel auf einem schmalen Kamm beinahe überquert. Aber es nutzte ihnen überhaupt nichts. Selbst wenn ein Abstieg über die steilen Felskämme unter ihnen möglich gewesen wäre, gab es keine Küstenlinie, an der sie ihren Weg fortsetzen konnten. Es blieb ihnen also nichts anderes übrig, als in ihren eigenen Fußstapfen zurückzukehren.

Das schlimmste daran war, daß sie dabei kostbare Zeit verloren. Mit genügend Zeit hätten sie die beste Route auskundschaften können, hätten Ruhepausen einlegen können, wenn es nötig war, und wären nur bei gutem Wetter und genügend ausgeruht weitergegangen. Aber sie hatten alles riskiert, um schnell voranzukommen, und dafür auf Schlafsäcke und Zelte verzichtet. Und wenn sie in diesen Bergen von einem Wetterumschwung überrascht wurden, waren sie verloren. Die Schneestürme von Südgeorgien gehören zu den schlimmsten der Welt.

Es dauerte zwei qualvolle Stunden, um den verlorenen Boden wiedergutzumachen und erneut den Weg in Richtung Osten einschlagen zu können. Um 8.30 Uhr sahen sie eine kleine Bergkette vor sich, eine Reihe von vier Kämmen und Ausläufern, die aussahen wie die Knöchel einer geballten Faust. Worsley schätzte, daß ihre Route zwischen dem ersten und zweiten Berg hindurchführte, und sie wandten sich in diese Richtung.

Um 9 Uhr machten sie Rast, um die erste Mahlzeit zu sich zu nehmen. Sie gruben ein Loch in den Schnee und stellten den Primuskocher hinein. Eine Mischung aus Schlittenration und Zwieback wurde zusammengerührt, die sie noch glühendheiß aßen. Um 9.30 waren sie bereits wieder unterwegs.

Der Aufstieg wurde jetzt immer steiler. Mit Shackleton an der Spitze kämpften sie sich mühsam den Berg hinauf. Als sie einen scheinbar annähernd senkrechten Hang erklimmen mußten, schlugen sie mit dem Beil Stufen ins Eis.

Gegen 11.30 Uhr erreichten sie schließlich den Gipfel. Shackleton war der erste, der hinunterschaute. Unter sich sah er einen steil abfallenden Felsen, der in einem 450 Meter tiefen Abgrund endete. Der Fels war mit Eisbrocken bestreut, die von seinem Aussichtspunkt aus abgebrochen und heruntergefallen waren. Er rief den anderen zu, sie sollten sich selbst ein Bild machen. Es führte kein Weg hinab. Zur Rechten lag außerdem eine chaotische Ansammlung von Steilhängen und Gletscherspalten – unpassierbares Gelände. Zur Linken sahen sie eine steil abfallende Linie von Gletschern, die sich zum Meer hinzogen. Aber direkt vor ihnen, in Richtung ihrer Route, lag ein sanft ansteigender Schneehang, der sich über etwa acht Meilen erstreckte. Diesen Hang mußten sie unbedingt erreichen, irgendwie zu ihm hinunterkommen.

Es hatte über drei Stunden unglaublicher Anstrengung bedurft, den Gipfel zu erreichen, aber jetzt blieb ihnen nur die Möglichkeit umzukehren, erneut in ihren eigenen Fußstapfen abzusteigen und einen anderen Weg zu suchen, vielleicht um den zweiten Gipfel herum.

Sie gestatteten sich fünf Minuten Pause und begannen dann den Abstieg über den Weg, den sie gekommen waren. Körperlich ließ sich der Abstieg relativ einfach bewältigen, er dauerte nur eine Stunde; aber es war ein entmutigendes Unterfangen. Als sie den Fuß des Berges erreicht hatten, gingen sie zwischen überhängenden Eisklippen und der wahrhaft gigantischen Randspalte eines Gletschers hindurch um ihn herum – eine halbmondförmige, tief eingeschnittene Rinne von 300 Metern Tiefe und eineinhalb Meilen Länge, die der Wind ins Eis geschnitten hatte.

Um 12.30 Uhr machten sie Rast und aßen eine Portion Eintopf, bevor sie sich wieder auf den Weg machten. Es war ein qualvoller Anstieg, viel steiler als der erste, und auf halber Höhe des Hangs mußten sie mit dem Zimmermannsbeil Stufen ins Eis schlagen. Die Höhe und die Anstrengung

bedeuteten eine furchtbare Qual, es war ihnen nicht möglich, zügig weiterzuklettern. Alle zwanzig Minuten legten sie sich mit ausgestreckten Armen und Beinen auf den Rücken und atmeten tief die dünne Luft ein.

Gegen 15 Uhr hatten sie endlich die Kammlinie erreicht – eine Kuppe aus blauweißem Eis.

Vom Kamm aus stellten sie fest, daß ein Abstieg hier ebenso unmöglich war wie vorhin. Aber diesmal wartete eine zusätzliche Gefahr auf sie. Der Nachmittag ging zu Ende, und weiter unten im Tal zogen dichte Nebelbänke auf. Als sie zurückblickten, sahen sie, daß auch von Westen her Nebel herankam.

Über ihre Situation gab es keine Zweifel: Wenn es ihnen nicht gelang, den Berg hinabzusteigen, würden sie erfrieren. Shackleton schätzte ihre Höhe auf knapp 1400 Meter. In einer solchen Höhe kann die Temperatur in der Nacht bis minus zwanzig Grad fallen. Sie trugen nichts bei sich, was ihnen Schutz hätte bieten können, und ihre Kleider waren verschlissen und dünn.

Shackleton drehte sich hastig um und begann mit dem Abstieg; die anderen folgten ihm. Diesmal tat er sein Bestes, so hoch wie möglich zu bleiben, schlug Stufen in den Eishang, arbeitete sich von der Seite um den dritten Gipfel herum – und dann ein weiteres Mal nach oben.

Sie bewegten sich, so schnell sie konnten, aber sie besaßen kaum noch Kraft. Ihre Beine waren wacklig und gehorchten ihnen nicht mehr.

Weit nach 16 Uhr erreichten sie endlich den Gipfel. Der Kamm lief so spitz zu, daß Shackleton sich rittlings darauf setzen konnte. Das Licht wurde immer schwächer, aber als er nach unten schaute, sah er, daß der Abstieg zwar steil, aber nicht so gefährlich wie die anderen war. Der Fuß des Berges schien sanft in ebenen Boden überzugehen. Aber dies ließ sich nicht mit Sicherheit sagen, denn das Tal war jetzt völlig in Nebel gehüllt, und das Licht wurde immer schwächer.

Außerdem näherte sich der Nebel, der hinter ihnen herankroch, sehr schnell und drohte alles unkenntlich zu machen und sie blind auf dieser scharfen Kante gefangenzuhalten.

Sie durften keinen Augenblick zögern – Shackleton schwang sich sofort wieder zur Seite. Fieberhaft schlug er Stufen in die Eiswand und stieg dann langsam ab. Die Luft war inzwischen schneidend kalt, und die Sonne versank bereits am Horizont. Allmählich gelangten sie tiefer, allerdings in quälend langsamem Tempo.

Nach einer halben Stunde wurde die vereiste Oberfläche des Schnees weicher, was darauf hindeutete, daß das Gefälle nicht mehr ganz so stark war. Shackleton hielt inne; plötzlich schien er die Sinnlosigkeit ihres Tuns zu erkennen. In dem Tempo, in dem sie vorankamen, würde der Abstieg Stunden dauern. Außerdem war es vermutlich schon zu spät, um noch umzukehren.

Er hackte mit dem Beil eine kleine Plattform aus und rief die anderen dann zu sich.

Er mußte ihnen die Situation nicht erklären. Shackleton sprach schnell und sagte nur, daß sie keine andere Wahl hatten: Wenn sie blieben, wo sie waren, würden sie erfrieren – in einer Stunde, in zwei, vielleicht später. Sie mußten tiefer kommen, und zwar so schnell wie möglich.

Also schlug er vor, daß sie rutschen sollten.

Worsley und Crean waren verblüfft – besonders darüber, daß ein so verrückter Vorschlag gerade von Shackleton kam. Aber er machte keine Witze … er lächelte nicht einmal. Er meinte es ernst, und sie wußten es.

Aber was, wenn sie auf einen Fels stießen, wollte Crean wissen.

Konnten sie denn bleiben, wo sie waren, fragte Shackleton in scharfem Ton.

Der Hang, warf Worsley ein. Was, wenn er nicht abflachte? Was, wenn sich ein neuer Abgrund auftat?

Shackleton verlor langsam die Geduld. Wieder fragte er, ob sie es riskieren konnten, zu bleiben, wo sie waren.

Natürlich konnten sie es nicht, wie Worsley und Crean widerstrebend zugeben mußten. Da es zudem keinen anderen Weg hinunter gab, war die Entscheidung gefallen. Shackleton sagte, sie würden gemeinsam rutschen und sich aneinander festhalten. Sie setzten sich hin und lösten das Seil, das sie miteinander verband. Jeder von ihnen rollte sein Stück zusammen, um eine Matte daraus zu bilden. Worsley setzte sich mit gespreizten Beinen und Armen hinter Shackleton, und Crean bildete den Schluß. Sie sahen aus wie Rodler ohne Schlitten.

Insgesamt dauerten diese Vorbereitungen etwas mehr als eine Minute, und Shackleton ließ den anderen keine Zeit zum Nachdenken. Als sie bereit waren, stieß er sie ab. Im nächsten Moment hörte ihr Herz auf zu schlagen. Für den Bruchteil einer Sekunde schienen sie in der Luft zu schweben, bis plötzlich der Wind in ihren Ohren heulte und ein weißer, verschwommener

Schneeschleier vorbeirauschte. Hinab … hinab … Sie schrien – aber nicht aus Angst, sondern weil sie einfach nicht anders konnten. Die Schreie wurden durch den schnell zunehmenden Druck in ihren Ohren und ihrer Brust herausgepreßt. Schneller und schneller – hinab … hinab … hinab!

Dann schossen sie vorwärts auf eine ebene Fläche und wurden langsamer. Einen Augenblick später landeten sie in einer Schneewehe und kamen abrupt zum Stehen.

Die drei Männer standen benommen auf. Sie waren völlig außer Atem, und ihr Herz schlug wie wild, aber sie mußten unwillkürlich lachen. Was hundert Sekunden zuvor noch eine erschreckende Vorstellung gewesen war, hatte sich als atemberaubender Triumph erwiesen.

Sie schauten hinauf in den sich verdunkelnden Himmel und sahen, wie sich etwa 600 Meter über ihnen der Nebel um die Kammlinie legte – und empfanden den besonderen Stolz eines Menschen, der in einem Augenblick der Verrücktheit eine unmögliche Herausforderung annimmt und sie zu seiner eigenen Verblüffung besteht.

Nach einer Mahlzeit aus Zwieback und Schlittenration stiegen sie den schneebedeckten Hang in Richtung Osten hinauf. Es war gefährlich, in der Dunkelheit weiterzugehen – sie mußten äußerst vorsichtig sein und auf Gletscherspalten achten. Aber im Südwesten hüllte ein dunstiges Licht die Silhouette der Berggipfel ein. Und nachdem sie eine Stunde voller Angst gegangen waren, erhob sich das Licht über die Bergkette – der Vollmond, der ihren Weg beleuchtete.

Den Männern bot sich ein einzigartiger Anblick. Im Licht des Mondes waren die Kanten der Gletscherspalten jetzt deutlich zu erkennen, und jede Kammlinie warf ihren Schatten auf den Schnee. Geleitet vom freundlichen Mond wanderten sie bis nach Mitternacht weiter. Von Zeit zu Zeit machten sie Rast, denn ihre Müdigkeit war jetzt zu einer wirklichen Last geworden – nur gelindert durch das Wissen, daß sie allmählich vorwärtskamen.

Gegen 0.30 Uhr hatten sie eine Höhe von etwa 1.200 Metern erreicht, und der Hang lief aus; dann fiel er langsam ab und schlängelte sich leicht nach Nordost – genau in Richtung von Stromness Bay. Voller Erwartung marschierten sie weiter. Aber die Kälte nahm immer mehr zu – oder vielleicht spürten sie sie nur deutlicher? Um 1 Uhr gestattete Shackleton eine kurze Rast, um etwas zu essen. Eine halbe Stunde später waren sie schon wieder auf den Beinen.

Über eine Stunde gingen sie bergab, bis sie wieder das Wasser sahen. Dort im Mondlicht lag Mutton Island, in der Mitte von Stromness Bay. Als sie weitergingen, erkannten sie in der Landschaft andere vertraute Orientierungspunkte, auf die sie einander aufgeregt hinwiesen. In ein oder zwei Stunden würden sie ihr Ziel erreicht haben.

Dann sah Crean rechts eine Gletscherspalte; als sie genauer hinschauten, entdeckten sie andere Spalten, die auf ihrem Weg lagen. Verwirrt hielten sie an. Sie befanden sich auf einem Gletscher – aber sie wußten, daß es rund um Stromness Bay keine Gletscher gab.

Dann erkannten sie, daß ihr eigener Eifer sie grausam hinters Licht geführt hatte. Die Insel vor ihnen war nicht Mutton Island, und die vertrauten Merkmale der Landschaft, die sie gesehen hatten, waren Schöpfungen ihrer Phantasie.

Worsley nahm die Karte heraus, die anderen versammelten sich im Mondlicht um ihn. Offensichtlich befanden sie sich auf dem Weg hinunter nach Fortuna Bay, einem der vielen Küsteneinschnitte auf Südgeorgien, die westlich von Stromness Bay zu finden sind. Dies bedeutete, daß sie ein weiteres Mal ihre eigenen Fußstapfen zurückverfolgen mußten. Bitter enttäuscht drehten sie sich um und trotteten wieder bergauf.

Zwei schrecklich lange Stunden gingen sie am Rand von Fortuna Bay entlang und kämpften darum, den verlorenen Boden wiedergutzumachen. Um 5 Uhr morgens hatten sie den größten Teil der Strecke zurückgelegt und gelangten an eine neue Kammlinie, ähnlich der, die ihnen am vorangegangenen Nachmittag den Weg versperrt hatte. Aber dieses Mal schien es einen schmalen Paß zu geben.

Ihre Müdigkeit war inzwischen so groß, daß sie kurz vor der völligen Erschöpfung standen. Hinter einem Felsen fanden sie eine kleine geschützte Stelle, setzten sich hin und klammerten sich aneinander, um sich zu wärmen. Worsley und Crean schliefen fast augenblicklich ein, und auch Shackleton ertappte sich dabei, wie er einnickte. Plötzlich riß er seinen Kopf nach oben. All die Jahre der Erfahrung in der Antarktis sagten ihm, daß dies das gefährlichste Anzeichen war – der fatale Schlaf, der zum Tod durch Erfrieren führt. Er kämpfte darum, wach zu bleiben, und nach fünf langen Minuten weckte er die anderen und sagte ihnen, sie hätten eine halbe Stunde geschlafen.

Selbst nach einer so kurzen Rast waren ihre Beine so steif, daß den Männern das Ausstrecken Schmerzen bereitete und sie nur mühsam weiterstolpern konnten. Der Spalt zwischen den Kämmen lag etwa 300 Meter über ihnen, und sie trotteten in schweigender Erwartung dessen, was sie auf der anderen Seite vorfinden würden, darauf zu.

Als sie den Kamm überquerten, war es gerade 6 Uhr, und das erste Tageslicht enthüllte, daß keine Felsen und kein Abgrund ihnen den Weg versperrten – nur ein bequemes Gefälle, so weit sie sehen konnten. Am anderen Ende des Tales erkannten sie in der Ferne die hohen Berge westlich von Stromness.

»Es ist zu schön, um wahr zu sein«, sagte Worsley.

Sie machten sich an den Abstieg. Als sie auf einer Höhe von etwa 750 Metern angekommen waren, legten sie eine Pause ein und frühstückten. Worsley und Crean gruben ein Loch für den Primuskocher, während Shackleton umherging, um zu sehen, was vor ihnen lag. Er schlug Stufen in das Eis und kletterte einen schmalen Kamm hinauf. Die Aussicht von der Spitze war nicht besonders ermutigend. Der Hang schien in einem neuen Abgrund zu enden, aber er konnte es nicht mit Sicherheit sagen.

Als Shackleton hinabstieg, hörte er plötzlich ein Geräusch. Es war zwar schwach und undeutlich, aber es hätte von einer Dampfpfeife stammen können. Shackleton wußte, daß es etwa 6.30 Uhr war … die Zeit, um die die Männer in der Walfangstation geweckt wurden.

Er eilte vom Kamm hinab, um Worsley und Crean die aufregende Neuigkeit mitzuteilen. Sie schlangen das Frühstück herunter, und Worsley nahm den Chronometer von seinem Hals. Die anderen beiden drängten sich um ihn und starrten wie gebannt auf seine Hände. Wenn Shackleton wirklich die Dampfpfeife von Stromness gehört hatte, mußte sie um 7 Uhr noch einmal ertönen, um die Männer zur Arbeit zu rufen.

Es wurde 6.50 Uhr …. 6.55 Uhr. Sie wagten kaum zu atmen, aus Angst, ein Geräusch zu machen. Noch zwei Minuten … noch eine Minute … Genau auf die Sekunde drang die Sirene durch die dünne Morgenluft.

Sie sahen einander an und lächelten. Dann schüttelten sie einander die Hände.

Es ist kaum zu glauben, daß eine Fabriksirene, die man von einem Berghang aus hört, einen Menschen so in Erregung bringen kann. Aber für sie war es das erste Geräusch der zivilisierten Welt, das sie seit Dezember

1914 hörten – unglaubliche siebzehn Monate zuvor. In diesem Moment empfanden sie ein überwältigendes Gefühl von Stolz auf eine erzielte Leistung. Obwohl sie kläglich gescheitert und nicht einmal in die Nähe des ursprünglichen Expeditionsziels gekommen waren, wußten sie, daß sie viel vollbracht hatten – mehr, als sie je beabsichtigt hatten.

Shackleton wollte jetzt unbedingt so schnell wie möglich nach unten gelangen, und obwohl es zur Linken eine eindeutig sicherere, aber längere Route gab, beschloß er, auf diesem Weg zu bleiben und das Risiko einzugehen, auf einen steilen Abhang zu stoßen. Sie sammelten ihre Sachen ein, ließen jedoch den Primuskocher zurück, der jetzt leer war und nicht mehr gebraucht wurde. Jeder von ihnen trug noch eine letzte Schlittenration und einen einzigen Zwieback bei sich. Und so gingen sie eilends durch den tiefen Schnee hinab ins Tal.

Aber nach 150 Metern mußten sie feststellen, daß Shackleton wirklich einen Abgrund am Ende des Hangs gesehen hatte. Und er war erschreckend steil, fast wie ein Kirchturm. Aber keiner der drei dachte daran, jetzt wieder umzukehren. Shackleton wurde über den Rand hinuntergelassen und schlug Stufen in die vereiste Felswand. Als er das Ende des fünfzehn Meter langen Seils erreicht hatte, seilten sich die anderen zu ihm ab, und das Ganze wurde wiederholt. So kamen sie langsam und unter großer Gefahr voran.

Der Abstieg dauerte drei volle Stunden, aber gegen 10 Uhr erreichten sie endlich die Sohle. Von hier aus führte nur noch ein leicht abfallender Hang hinunter ins Tal.

Allerdings stieg der Hang auf der anderen Seite des Tals etwa 900 Meter an. Sie waren völlig übermüdet, aber sie mußten nur noch diesen einen Kamm überwinden und trieben ihre erschöpften Körper weiter. Gegen Mittag hatten sie die Hälfte des Weges hinter sich, und um 12.30 Uhr gelangten sie auf ein kleines Plateau. Dann endlich, genau um 13.30 Uhr, erreichten sie den letzten Kamm und blickten hinab.

Etwa 750 Meter unter ihnen lag die Walfangstation von Stromness. Ein Segelschiff war in einer der Werften festgemacht, und ein kleines Walfangboot lief gerade in die Bucht ein. Sie sahen die winzigen Figuren der Männer, die zwischen den Docks und den Schuppen herumliefen.

Einen sehr langen Augenblick standen sie wortlos da und schauten hinab. Es gab nicht viel zu sagen, oder zumindest mußte nichts gesagt werden.

»Laßt uns hinuntergehen«, sagte Shackleton schließlich leise.

Jetzt, da er dem Ziel so nahe gekommen war, kehrte seine alte Vorsicht zurück; jetzt durfte nichts mehr schiefgehen. Das Gelände unter ihnen verlangte äußerste Umsicht. Ein steiler, eisbedeckter Hang, so glatt wie die Wände einer Schüssel, zog sich in alle Richtungen hinunter zum Hafen. Wenn ein Mann hier ausrutschte, würde er den ganzen Hang hinabstürzen, denn es gab so gut wie nichts, woran man sich festhalten konnte.

Sie tasteten sich über die Spitze des Kamms, bis sie eine kleine Rinne fanden, die Halt zu bieten schien, und stiegen hinab. Nach etwa einer Stunde wurden die Seiten der Rinne steiler, und ein kleiner Fluß strömte hindurch. Er schien mit jedem Schritt tiefer zu werden, bis sie schließlich durch knietiefes, eiskaltes Schmelzwasser aus dem schneebedeckten Hochland wateten.

Gegen 15 Uhr erkannten sie, daß der Fluß vor ihnen abrupt in einem Wasserfall endete.

Sie erreichten die Kante und beugten sich darüber. Er fiel etwa 7,50 Meter in die Tiefe. Aber es war der einzige Weg. Die Rinne hatte sich zu einer Schlucht verbreitert, und ihre fast senkrecht aufsteigenden Seiten boten keine Möglichkeit, nach unten zu gelangen.

Es blieb ihnen nichts anderes übrig, als über den Wasserfall abzusteigen. Mit einiger Mühe fanden sie einen Felsbrocken, der groß genug war, um ihr Gewicht zu halten, und befestigten das Ende des Seils daran. Alle drei zogen ihre Burberrys aus, wickelten das Zimmermannsbeil, den Kochtopf und Worsleys Tagebuch hinein und warfen sie dann hinunter.

Crean war der erste. Shackleton und Worsley ließen ihn durch das Wasser hinab, und er erreichte tropfnaß und keuchend den Boden. Dann folgten Shackleton und Worsley.

Sie waren durch eine eiskalte Dusche nach unten gelangt, aber von hier aus war der Boden fast eben. Das Seil konnte nicht geborgen werden, aber sie hoben die drei Sachen auf, die sie hinuntergeworfen hatten, und machten sich auf zur Station, die jetzt nur noch etwa eine Meile entfernt war.

Fast gleichzeitig dachten die drei Männer daran, wie sie wohl aussehen mußten. Ihre Haare fielen ihnen fast bis auf die Schultern, ihre Kleidung war schmutzig und zerschlissen und ihre langen Bärte verfilzt von Salz und Tran.

Worsley griff unter seinen Pullover und nahm vorsichtig vier verrostete Sicherheitsnadeln heraus, die er fast zwei Jahre aufbewahrt hatte. Damit

versuchte er so gut wie möglich die größten Risse in seiner Hose zusammenzuheften.

Kapitel 3

Mathias Andersen war der Vorarbeiter von Stromness. Er war Shackleton nie begegnet, aber wie alle in Südgeorgien wußte auch er, daß die *Endurance* 1914 von hier aus losgesegelt … und zweifellos mit Mann und Maus im Weddellmeer untergegangen war.

Im Augenblick dachte er nicht an Shackleton und die unglückselige Imperial Trans-Antarctic Expedition. Er war seit 7 Uhr auf den Beinen und müde von einem langen Arbeitstag. Es war 16 Uhr, als er am Dock stand und ein paar seiner Männer beim Entladen eines Bootes beaufsichtigte.

In diesem Augenblick hörte er einen Aufschrei und blickte auf. Zwei kleine Jungen von etwa elf Jahren rannten erschreckt davon. Hinter ihnen sah Andersen drei Gestalten, die langsam und müde auf ihn zukamen.

Er war verblüfft. Es waren Fremde, gewiß, aber dies war genauso ungewöhnlich wie die Tatsache, daß sie nicht von den Docks kamen, wo ein Schiff einläuft, sondern aus Richtung der Berge, dem Inneren der Insel.

Als sie näher kamen, sah er, daß sie lange Bärte trugen und ihre Gesichter bis auf die Augen fast schwarz waren. Ihre Haare waren so lang wie die einer Frau und hingen steif und strähnig herab. Auch ihre Kleidung war seltsam. Sie trugen nicht die Pullover und Stiefel von Seemännern, sondern schienen Parkas anzuhaben – was sich allerdings nur schwer sagen ließ, da die Kleidungsstücke so zerfetzt waren.

Inzwischen hatten die Arbeiter ihre Tätigkeit unterbrochen und starrten die drei herannahenden Männer an. Der Vorarbeiter ging auf sie zu. Der Mann in der Mitte sagte etwas auf englisch zu ihm.

»Würden Sie uns bitte zu Anton Andersen bringen?« fragte er leise.

Der Vorsteher schüttelte den Kopf. Anton Andersen war nicht mehr in Stromness, erklärte er. Er war durch den Fabrikleiter Thoralf Sørlle ersetzt worden.

Der Engländer schien erfreut. »Gut«, sagte er. »Ich kenne Sørlle.«

Der Vorarbeiter führte sie zu Sørlles Haus, das etwa hundert Meter weiter lag. Fast alle Männer am Pier hatten ihre Arbeit niedergelegt, um sich die Fremden anzusehen, die am Dock aufgetaucht waren. Jetzt säumten sie den

Weg und schauten neugierig dem Vorarbeiter und seinen drei Begleitern nach.

Andersen klopfte an die Tür des Stationsleiters, der nach einem kurzen Augenblick öffnete. Sørlle war in Hemdsärmeln und trug noch immer seinen großen Schnauzbart.

Als er die drei Männer sah, trat er einen Schritt zurück und musterte sie ungläubig. Er stand lange schockiert und schweigend da, bevor er sprach.

»Wer zum Teufel sind Sie?« fragte er endlich.

Der Mann in der Mitte trat vor.

»Mein Name ist Shackleton«, antwortete er mit ruhiger Stimme.

Wieder herrschte Stille. Einige Männer erzählten später, Sørlle habe sich abgewandt und geweint.

Epilog

Südgeorgien ist bis heute nur von einer einzigen weiteren Gruppe durchquert worden. Fast vierzig Jahre später, 1955, besuchte ein britisches Landvermessungsteam unter der fähigen Führung von Duncan Carse die Insel. Die Gruppe bestand aus ausgezeichneten Bergsteigern und trug alles an Ausrüstung mit sich, was für ein solches Unternehmen notwendig war. Trotzdem empfanden die Männer die Zeit als große Strapaze.

Als er im Oktober 1955 vor Ort über das Gebiet schrieb, erklärte Carse, daß es für die Durchquerung zwei mögliche Routen gäbe – den »sicheren Weg« und den »riskanten Weg«.

»Der Unterschied in der Entfernung«, so Carse, »beträgt nur zehn Meilen, aber ihr Schwierigkeitsgrad ist kaum miteinander vergleichbar.

Wir bewegen uns heutzutage mit Leichtigkeit und ohne Eile fort. Wir sind gut ausgerüstet mit unseren Schlitten und Zelten und verfügen über reichlich Lebensmittel und genügend Zeit. Zwar erschließen wir unbekannte Gebiete, aber mit der Muße und den Möglichkeiten, sie gründlich zu erforschen. Wir wählen unsere Gefahren selbst und akzeptieren nur das kalkulierte Risiko. Von unserem Erfolg hängt kein Leben ab – außer unser eigenes. Wir wählen den sicheren Weg.

Sie – Shackleton, Worsley und Crean – nahmen den riskanten Weg.

Ich weiß nicht, wie sie es geschafft haben, nur, daß sie es schaffen mußten – drei Männer des heroischen Zeitalters der Antarktisexpeditionen, mit fünfzehn Metern Seil und einem Zimmermannsbeil.«

Jeder Komfort, den die Walfangstation zu bieten hatte, wurde Shackleton, Worsley und Crean zur Verfügung gestellt. Zuerst genossen sie den herrlichen Luxus eines langen, heißen Bades, gefolgt von einer Rasur. Dann bekamen sie neue Kleidung aus dem Magazin der Station.

Nach einem ausgiebigen Essen ging Worsley noch am selben Abend an Bord des Walfängers *Samson* und fuhr die Küste von Südgeorgien entlang zum Peggotty Camp, wo McNeish, McCarthy und Vincent warteten. Die *Samson* erreichte am nächsten Morgen King Haakon Bay. Über das

Zusammentreffen ist nur wenig bekannt, außer daß die drei Schiffbrüchigen Worsley zunächst kaum erkannten, weil er rasiert war und saubere Kleidung trug. McNeish, McCarthy und Vincent wurden an Bord genommen, und auch die *Caird* wurde aufgeladen. Am folgenden Tag, dem 22. Mai, kehrte die *Samson* nach Stromness zurück.

Shackleton hatte inzwischen ein großes hölzernes Walfangschiff, die *Southern Sky*, gechartert, um damit nach Elephant Island zurückzukehren und die dort zurückgelassene Mannschaft zu retten.

An diesem Abend wurde eine Art primitiver Empfang in einem, so Worsley, »großen, vom Tabakrauch dunsterfüllten Klubraum voller Kapitäne, Offiziere und Matrosen« abgehalten. Vier weißhaarige norwegische Skipper traten vor. Ihr Sprecher, dessen Rede Sørlle übersetzte, sagte, sie seien vierzig Jahre durch das antarktische Meer gesegelt und wollten den Männern die Hand schütteln, die es geschafft hatten, in einem offenen, sieben Meter langen Boot von Elephant Island durch die Drake-Passage nach Südgeorgien zu gelangen.

Dann erhoben sich alle Männer im Raum, und die vier Veteranen schüttelten Shackleton, Worsley und Crean die Hand und gratulierten ihnen zu ihrer Leistung.

Viele der Walfänger trugen Bärte, schwere Pullover und Seestiefel. Es gab keine Formalitäten und keine weiteren Reden. Sie hatten keine Orden zu verleihen – nur ihre tiefempfundene Bewunderung für eine Leistung, die wahrscheinlich nur diese Männer wirklich einzuschätzen wußten. Und ihre Aufrichtigkeit verlieh der Szene eine einfache, aber sehr bewegende Feierlichkeit. Von den Ehrungen, die folgten – und es waren viele –, reichte vermutlich keine an die der Nacht des 22. Mai 1916 heran, als die Walfänger des südlichen Ozeans in einem schäbigen Lagerhausschuppen auf Südgeorgien, in dem es nach Walkadavern roch, einer nach dem anderen vortraten, um Shackleton, Worsley und Crean schweigend die Hand zu schütteln.

Am folgenden Morgen, weniger als zweiundsiebzig Stunden nach ihrer Ankunft in Stromness, stachen Shackleton und seine beiden Kameraden nach Elephant Island in See.

Es war der Beginn einer unendlich frustrierenden Abfolge von Rettungsversuchen, die über drei Monate dauerten und in denen das Packeis

um Elephant Island fest entschlossen schien, kein Rettungsschiff durchzulassen, damit die Schiffbrüchigen befreit würden.

Die *Southern Sky* stieß schon drei Tage nach ihrem Ablegen von Südgeorgien auf Eis und war knapp eine Woche später gezwungen, in den Hafen zurückzukehren. Aber innerhalb von zehn Tagen gelang es Shackleton, von der Regierung in Uruguay das Vermessungsschiff *Instituto de Pesca No. 1* für einen zweiten Rettungsversuch zu leihen. Sie kroch sechs Tage später wieder nach Hause, schwer beschädigt vom Eis, durch das Shackleton sie zu treiben versucht hatte.

Ein dritter Versuch wurde mit dem störrischen Schoner *Emma* unternommen. In den drei Wochen, die sie auf See war, kämpfte die Besatzung nur darum, sie über Wasser zu halten; an einen erfolgreichen Rettungsversuch war überhaupt nicht zu denken. Die *Emma* kam nie näher als hundert Meilen an Elephant Island heran.

Inzwischen schrieb man den 3. August, fast dreieinhalb Monate, seitdem die *Caird* nach Südgeorgien aufgebrochen war. Mit jedem gescheiterten Rettungsversuch stieg Shackletons Besorgnis; Worsley sagte, er habe ihn noch nie so verzweifelt gesehen. Immer wieder hatte er sich an die englische Regierung gewandt, sie möge ihm ein geeignetes Schiff schicken, mit dem man das Packeis durchbrechen könnte. Dann erreichte sie die Nachricht, daß die *Discovery*, die Scott 1901 in die Antarktis gebracht hatte, sich auf dem Weg von England befand. Aber es würde Wochen dauern, bis sie eintraf, und Shackleton war nicht dazu fähig, untätig zu warten.

Statt dessen bat er die chilenische Regierung, den alten Schleppdampfer *Yelcho* für die Fahrt benutzen zu dürfen. Shackleton versprach, nicht damit ins Eis zu fahren, denn da das Schiff einen Stahlrumpf hatte, war fraglich, ob es der See und erst recht dem Packeis trotzen konnte. Der Bitte wurde stattgegeben, und am 25. August stach die *Yelcho* in See. Dieses Mal war das Schicksal ihnen wohlgesonnen.

Fünf Tage später, am 30. August, schrieb Worsley in das Logbuch: »5.25 Uhr. Volle Kraft … 11.10 Uhr … endlich Land in Sicht. Schlängeln uns durch Treibeis, Riffe und Eisberge. 13.10 Uhr. Camp im Südwesten gesichtet.«

Für die zweiundzwanzig Schiffbrüchigen auf Elephant Island begann der 30. August fast wie jeder andere Tag. Bei Sonnenaufgang war das Wetter klar

und kalt und versprach einen schönen Tag. Aber schon bald zogen schwere Wolken auf, und es herrschte wieder einmal, wie Orde-Lees schrieb, »jene düstere Stimmung, an die wir uns schon so sehr gewöhnt haben«.

Wie immer stieg jeder von ihnen allein auf die Spitze des Aussichtsfelsens, um sich ein weiteres Mal davon zu überzeugen, daß kein Schiff in Sicht war. Inzwischen taten sie es mehr aus Gewohnheit als aus Hoffnung. Es war einfach ein Ritual, an das sie sich gewöhnt hatten; ohne Erwartung kletterten sie auf den Felsen, und ohne Enttäuschung gingen sie wieder zur Hütte zurück. Seitdem die *Caird* abgelegt hatte, waren vier Monate und sechs Tage vergangen, und es gab nicht einen Mann unter ihnen, der noch immer ernsthaft daran glaubte, daß sie die Fahrt nach Südgeorgien überstanden hatte. Es war jetzt nur noch eine Frage der Zeit, bis eine Mannschaft mit der *Wills* auf die gefährliche Reise nach Deception Island geschickt würde.

Nach dem Frühstück machten sich alle daran, den Schnee um die Hütte herum fortzuschaufeln. Aber am späten Vormittag herrschte Ebbe, und sie beschlossen, das Schaufeln zu verschieben, um Napfschnecken zu sammeln, die zahlreich im Wasser hinter der Bucht zu finden waren. Wally How verdingte sich als Koch und bereitete ein Mittagessen aus gekochtem Seehundrücken zu – ein Gericht, das alle sehr mochten.

Der Eintopf war etwa um 12.45 Uhr fertig, und die Männer versammelten sich in der Hütte, bis auf Marston, der auf den Aussichtsfelsen gestiegen war, um ein paar kleine Skizzen zu zeichnen.

Ein paar Minuten später hörten sie, wie er den Pfad hinunterrannte. Aber keiner schenkte dem viel Beachtung. Er war einfach zu spät zum Essen. Dann steckte er seinen Kopf in die Hütte und sprach so atemlos mit Wild, daß einige der Männer dachten, er rede Unsinn.

»Sollten wir nicht besser ein Rauchsignal setzen?« fragte er.

Einen Augenblick herrschte Schweigen; dann begriffen plötzlich alle, was Marston sagte.

»Bevor Wild noch antworten konnte«, berichtete Orde-Lees, »stürzten alle hinaus. Es war ein Gewirr von Männern, die noch ihre Dosen mit Seehundeintopf in den Händen hatten. Das Tuch vor dem Ausgang wurde sofort in Fetzen gerissen, so daß diejenigen, die nicht hindurchpaßten, durch die ›Wand‹ oder das, was von ihr übrigblieb, hinausliefen.«

Einige zogen ihre Stiefel an – andere machten sich nicht die Mühe. James streifte sein Paar verkehrt herum über.

Tatsächlich, dort war ein kleines Schiff, nur etwa eine Meile vor der Küste.

Macklin rannte zum Aussichtsfelsen und zog sich im Laufen seine Burberry-Jacke aus. Oben angekommen, band er sie an die Falleine des Ruders, das ihnen als Fahnenmast diente. Aber er konnte sie nur ein Stück weit hissen, da die Falleine klemmte. (Shackleton sagte später, als er das Signal auf Halbmast gesehen habe, sei sein Mut gesunken, weil er es als ein Zeichen dafür nahm, daß einige Männer gestorben waren.)

Hurley sammelte alles Bültgras, das er finden konnte, und goß etwas Tranöl und die zwei Gallonen Paraffin darüber, die sie noch besaßen. Er hatte Mühe, es anzuzünden, und als es endlich Feuer fing – fast mit einer Explosion –, entstanden mehr Flammen als Rauch.

Aber das machte nichts mehr aus. Das Schiff steuerte auf die Bucht zu.

Inzwischen war Wild zum Ufer gelaufen und signalisierte von dort aus den besten Anlegeplatz für ein Boot. Und How hatte eine Dose des kostbaren Zwiebacks geöffnet, den er jetzt allen anderen anbot. Aber nur wenige nahmen davon, denn selbst ein so seltener Genuß übte in diesem aufregenden Augenblick kaum einen Reiz aus.

Macklin ging zur Hütte zurück, hob Blackboro auf seine Schultern und brachte ihn an eine Stelle auf den Felsen in der Nähe von Wild, wo er den erregenden Anblick besser sehen konnte.

Das Schiff kam auf wenige hundert Meter heran und stoppte dann. Die Männer am Strand sahen, wie ein Boot zu Wasser gelassen wurde. Vier Männer stiegen hinein, gefolgt von einer kräftigen, breitschultrigen Gestalt, die sie so gut kannten – Shackleton. Ein spontaner Jubelruf ertönte. Die Aufregung am Ufer war so groß, daß viele Männer sogar kicherten.

Innerhalb weniger Minuten war das Boot nahe genug, daß Shackleton gehört werden konnte.

»Seid ihr in Ordnung?« rief er.

»Alle wohlauf!« kam die Antwort.

Wild dirigierte das Boot an eine sichere Stelle zwischen den Felsen, aber da das Boot wegen des Eises rund um die Bucht nicht landen konnte, drehte es ein paar Meter vor dem Ufer bei.

Wild drängte Shackleton, kurz an Land zu kommen, um sich die Hütte anzusehen, in der sie vier lange Monate gewartet hatten. Aber Shackleton,

der zwar lächelte und sichtlich erleichtert war, schien noch immer besorgt und wollte nur schnell fortkommen. Er lehnte Wilds Angebot ab und drängte die Männer, so schnell wie möglich an Bord zu kommen.

Er mußte sie nicht zur Eile anhalten, und einer nach dem anderen sprangen sie von den Felsen ins Boot. Sie ließen Dutzende kleiner persönlicher Dinge zurück, die noch eine Stunde zuvor als unentbehrlich gegolten hatten.

Eine Ladung wurde zur *Yelcho* hinausgerudert, und dann eine zweite.

Die ganze Zeit über hatte Worsley gespannt von der Brücke des Schiffs aus zugesehen.

Schließlich notierte er: »14.10 Uhr. Alles in Ordnung. Endlich! 14.15 Uhr volle Kraft voraus.«

Macklin schrieb: »Ich blieb an Deck, um zu sehen, wie Elephant Island in der Ferne verschwand. … Ich konnte noch immer meine Burberry[-Jacke] in der Brise auf dem Hügel flattern sehen – sie wird dort sicher zur Verwunderung der Möwen und Pinguine weiterflattern, bis einer unserer vertrauten [Stürme] sie in Fetzen reißt.«

Danksagung

Ich könnte nie all den Menschen in angemessener Weise meinen Dank aussprechen, die zu diesem Buch beigetragen haben. Aber hier sind, in alphabetischer Reihenfolge, all jene aufgeführt, denen ich besonders dankbar bin:

William Bakewell aus Dukes, Michigan.

Charles W. Ferguson aus Chappaqua, New York.

Margery und James Fisher aus Northampton, England, Co-Autoren von *Shackleton and the Antarctic*, die mir großzügig einen großen Teil des Materials zur Verfügung stellten, das sie zur Vorbereitung ihres ausgezeichneten und gründlich recherchierten Buches über das Leben Shackletons gesammelt haben.

Charles J. Green aus Hull, England.

Commander Lionel Greenstreet aus Brixham, England, vor allem dafür, daß er mir so viele Stunden seiner Zeit opferte, mir gestattete, zwei seiner sehr ausführlichen Tagebücher zu benutzen, und viele meiner Fragen brieflich beantwortete.

Miss Evelyn Harvey aus New York City für ihre geduldige Kritik und ihren Rat.

Walter How aus London, England.

Dr. Leonard D.A. Hussey aus Chorley Wood, Hertfordshire, England, der mir viele hilfreiche Informationen gab, sowohl persönlich als auch brieflich.

Miss Joan Ogle Isaacs aus London, die mit mir zusammen viele Wochen recherchiert hat.

Dr. Reginald W. James aus Kapstadt, Südafrika.

A.J. Kerr aus Ilford, Essex, England.

James Marr aus Surrey, England, dem ich besonderen Dank dafür schulde, daß er mir das Tagebuch von Frank Worsley über die Fahrt der *Caird* zur Verfügung gestellt hat.

Dem Verlag The McGraw-Hill Book Company, insbesondere Edward Kuhn, Jr.

Dr. J.A. McIlroy aus Aberystwyth, Wales.
Miss Edna O'Brien aus Scarborough, New York.
Maurice T. Ragsdale aus Chappaqua, New York, der das Manuskript gelesen und mir wertvolle Ratschläge gegeben hat.
Die verstorbene Miss Cecily Shackleton, die mir vor ihrem Tod die Erlaubnis zur Verwendung des Tagebuchs ihres Vaters und vieler seiner persönlichen Unterlagen gab.
Das Scott Polar Research Institute in Cambridge, England, das mir die folgenden Manuskripte zur Verfügung stellte:

1. Frank Worsleys *Endurance*-Tagebuch, 1914–1916 (S.P.R.I. Ms 296)
2. Frank Worsleys Navigations-Tagebuch von der *James Caird*, April-Mai 1916 (S.P.R.I. Ms 297)
3. R.W. James' Tagebücher (S.P.R.I. Ms 370)
4. T.H. Orde-Lees' Berichtsentwurf über die Expedition der *Endurance* (S.P.R.I. Ms 293). Typoskript.

Besonders danke ich Harry G.R. King und Miss Ann M. Savours vom Scott Polar Research Institute für die vielen Stunden der Unterstützung und für ihr Interesse an diesem Projekt.
Arnt Wegger von der Framnaes-Schiffswerft in Sandefjord, Norwegen, sowie Lars Christensen, Aanderud Larsen, Mathias Andersen und vielen anderen in Sandefjord, die mir Pläne, Photographien und alle verfügbaren Informationen über die *Endurance* selbst besorgten und mir viele Informationen über Südgeorgien gaben.
Sir James Wordie aus Cambridge, England.
Schließlich möchte ich drei Personen hervorheben, denen ich zu besonderem Dank verpflichtet bin.
Erstens Paul Palmer aus Ridgefield, Conneticut, ohne dessen Begeisterung, Ermutigung und Hilfe dieses Buch niemals zustande gekommen wäre.
Zweitens Dr. Alexander H. Macklin aus Cults, Aberdeenshire, Schottland, dem ich gar nicht genug danken kann. Er stellte mir nicht nur seine eigenen und andere Tagebücher zur Verfügung, sondern gab mir auch einen detaillierten Bericht über die Bootsfahrt nach Elephant Island. Seine Großzügigkeit, seine Objektivität und vor allem seine Geduld über einen Zeitraum von vielen Monaten, in denen er gewissenhaft meine zahlreichen Fragen beantwortete, waren unerschöpflich.

Schließlich meiner Frau, von der ich nur sagen kann, daß ihr Beitrag über jedes Soll weit hinausreichte.

1
Obwohl Shackleton die *Endurance* für nur 67.000 Dollar kaufte, würde die Framnaes-Werft den Bau eines vergleichbaren Schiffes heute nicht für weniger als 700.000 Dollar übernehmen, wobei sich die endgültigen Kosten nach Schätzungen des Unternehmens auf bis zu 1.000.000 Dollar belaufen könnten.

2
Anm. d. Ü.: So steht es im Original. Caroline Alexander, Kuratorin der Shackleton-Ausstellung, schreibt in *Die Endurance (*Berlin 1998) an gleicher Stelle von einem Ruhranfall.

3
Der amerikanische Entdecker Adolphous Greely verbrachte die Jahre 1881-1884 in der Arktis. Siebzehn seiner vierundzwanzig Männer verhungerten, weil es dem Rettungsschiff nicht gelang, bis zu ihnen vorzudringen.

4
Aus irgendeinem Grund hat James den zweiten Teil des Zitats ausgelassen: »Der Mensch denkt, Gott lenkt.«

This file was downloaded from Z-Library project

Your gateway to knowledge and culture. Accessible for everyone.

z-library.sk z-lib.gs z-lib.fm go-to-library.sk

Official Telegram channel

Z-Access

https://wikipedia.org/wiki/Z-Library